SKRZYDŁA I MOTOR



39 (275) ROK VI
23-29 WRZEŚNIA
1951
Cena 60 gr



STOLICA SKRZYDLATEJ POLSKI

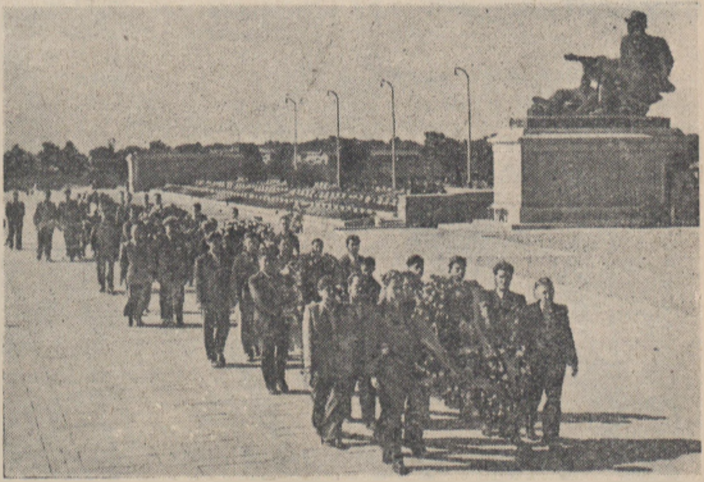
Dwieście tysięcy ludzi to dużo. To jedna trzecia wszystkich mieszkańców Warszawy; a tyle właśnie osób oglądało tegoroczne pokazy na Święcie Lotnictwa w Warszawie. Innymi słowy, co trzeci mieszkaniec stolicy był obecny na lotnisku okęckim! Czy trzeba innych dowodów, jak bardzo ludność stolicy kocha swoich lotników? A i lotnicy kochają swoje miasto. Ileż razy, lecąc szybowcem lub samolotem, patrzą z powietrza na zmieniające się wciąż oblicze robociarskiej Warszawy, na klamry mostów, spinających dwa brzegi Wisły, na rozległe bloki kolonii mieszkaniowych.

Bo Warszawa, którą niegdyś hitlerowcy postanowili zrównać z ziemią, rośnie dosłownie z każdym dniem, w tempie, jakiego nie znały i nie znają żadne miasta w krajach kapitalistycznych. Buduje się w szybkim tempie Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa, rozpoczęto pracę nad budową metra, prowadzi się przygotowania do budowy Dworca Centralnego. Wkrótce ukończona zostanie trasa N—S, ruszą liczne zakłady przemysłowe, w tym pierwsza w Polsce fabryka samochodów osobowych na Żeraniu. O tym, co już zrobiono, wiemy wszyscy: wspaniała trasa W—Z, osiedla na Muranowie, Młynowie i Mokotowie, odbudowane setki domów i ulic — znają to wszyscy.

Ten wspaniały rozwój naszej stolicy, rosnącej dosłownie z dnia na dzień dzięki wysiłkowi robotnika i architekta, możliwy jest dzięki opiece Partii i Rządu, a w szczególności Prezydenta Bolesława Bieruta. Bardzo poważną rolę odgrywa tu ofiarność społeczeństwa całego kraju, wszystkich ludzi pracy, którzy chcą, aby stolica nasza była piękna i wspaniała, godna kraju, kroczącego ku równie pięknej i wspaniałej przyszłości — ku socjalizmowi. Z najodleglejszych nawet zakątków naszej Ojczyzny, ze śląskich hut i lubelskich PGR-ów, z fabryk Wielkopolski i portów Wybrzeża płyną nieprzerwanie od kilku lat ofiary pieniężne na Społeczny Fundusz Odbudowy Stolicy.

Warszawa jest jak gdyby symbolem wielkich przemian, jakie zaszły w naszej Ojczyźnie. Dźwignięta ze straszliwych ruin pomocą radziecką i entuzjazmem robotnika, skupiająca w swych murach wspaniałe tradycje rewolucyjne czerwonej Warszawy, bohaterska w walce o wolność, stała się nasza stolica dumą i umiłowaniem całego narodu.

Młodzież lotnicza wniosła również swój wkład do odbudowy Warszawy. Organizacje terenowe Ligi Lotniczej wielokroć organizowały imprezy, zabawy, zawody, z których całkowity dochód przeznaczony był na Społeczny Fundusz Odbudowy Stolicy. W roku bieżącym akcja ta musi być jeszcze żywsza i wydajna.



Na zakończenie II Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających delegacje wszystkich ekip zagranicznych przybyłych na Zawody oraz delegacja polska złożyły wieńce u stóp pomnika na cmentarzu poległych żołnierzy radzieckich w Warszawie.
Na zdjęciu: delegacje z wieńcami — na przedzie delegacja modelarzy radzieckich.



W dniu 24 lipca br. radziecki pilot szybowcowy Aleksander Miednikow ustanowił nowy międzynarodowy rekord szybkości lotu po trasie trójkątnej o obwodzie 100 km, przelatując ten sam dystans z szybkością 77,14 km/godz. Poprzedni rekord należał do pilota szwajcarskiego Maurera i wynosił 69,6 km/godz. Do chwili obecnej piloci radzieccy posiadają 11 międzynarodowych rekordów szybowcowych, a więc znaczną większość w tabeli rekordów zatwierdzonych przez FAI.

U góry — Aleksander Miednikow.

W Węgierskiej Republice Ludowej w szybkim tempie rozwijają się wszystkie gałęzie sportu lotniczego, a w szczególności szybownictwo i modelarstwo. Młodzieży garnącej się do latania państwo węgierskie czyni wielkie ułatwienia — powstają wciąż nowe modelarnie i ośrodki małego lotnictwa, w których przyszli piloci i konstruktorzy poznają tajniki wiedzy lotniczej, rośnie sieć ośrodków szkolenia szybowcowego i silnikowego, dając krajowi nowe zastępy doskonałych sportowców lotniczych.



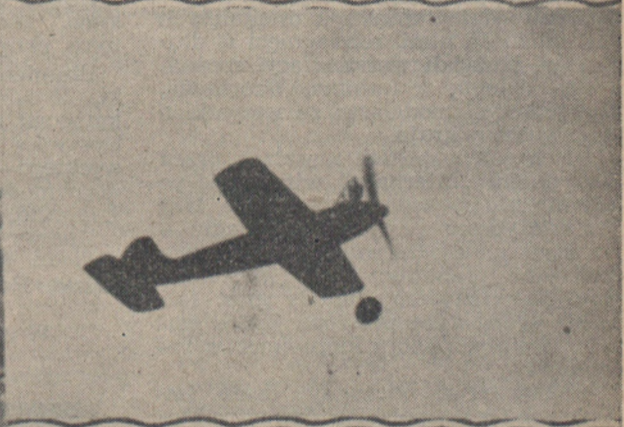
Z prawej: modelarka węgierska z zainteresowaniem ogląda szybowiec, słuchając objaśnień kolegi-pilota.

XVI OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

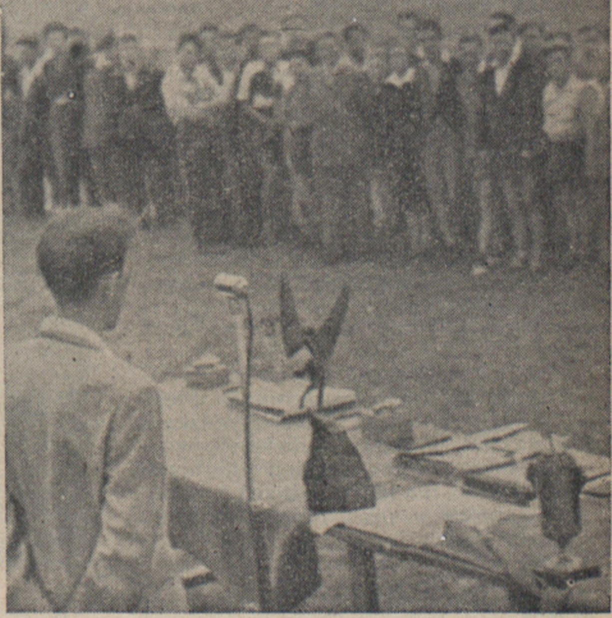












SZCZECIN ZWYCIĘŻA
NA XVI OGÓLNOPOLSKICH ZAWODACH MODELI LATAJĄCYCH

Piękny, upalny dzień miał się ku końcowi. Ze wschodniego krańca ogromnego lotniska Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej ciągnęły do budynku kierownictwa klubu grupy młodzieży. Dziewczęta z roześmianymi buziakami, opaleni, w krótkich spodenkach chłopcy, z niezwykłym ożywieniem rozprawiali o czymś, co musiało ich pochłaniać w zupełności. W rękach nieśli z pieczołowitością barwne jak motyle, delikatnej konstrukcji modele. Szkolne „Żaki" i modele z napędem gumowym.

— Janek, masz dzisiaj najlepszy czas! Minuta pięćdziesiąt pięć sekund. Jestem od ciebie gorszy o dwadzieścia pięć i pół sekundy.

— Dobrze, dobrze, ale czy przypadkiem Kaźmierczak ze Szczecina nie miał lepszych wyników? Jego model latał pierwszorzędnie!

— Chyba nie, zresztą dowiemy się zaraz dokładniej — zakręcił się na pięcie i pobiegł do tyłu, gdzie podążała druga grupka poznańskich modelarzy. Po chwili wrócił zdyszany.

— Model Kaźmierczaka latał minutę dwadzieścia siedem sekund. Ja również mam lepszy czas od niego — rzekł z zadowoleniem. — A ty jesteś dziś na pewno na pierwszym miejscu.

Poszli dalej, dumni z osiągniętych wyników. Za nimi, rozciągnięci w długi wąż, podążali warszawiacy, szczecinianie, chłopcy z Lublina, Wrocławia, Bydgoszczy, modelarze ze wszystkich województw kraju.

Na trzech wysokich masztach przed budynkiem „internatu" witały ich po całym dniu spędzonym na starcie, trzy majestatycznie powiewające flagi — w środku biało-czerwona, z obu stron czerwone, robotnicze. Z głośników popłynął energiczny, młody głos: Komisja sędziowska proszona jest o stawienie się w pokoju kierownictwa zawodów!

Zakończył się pierwszy dzień Szesnastych Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających.

* * *

Na Szesnaste Ogólnopolskie zjechali modelarze z trzynastu województw, w liczbie 123-ech. Przywieźli ze sobą dwieście czterdzieści sześć modeli różnych typów. Uformowani w ekipy reprezentujące poszczególne Okręgi Wojewódzkie Ligi Lotniczej, przybyli do Poznania, aby zademonstrować swój poziom wyszkolenia modelarskiego, aby w parodniowym szlachetnym współzawodnictwie walczyć o miano najlepszej polskiej drużyny modelarskiej.

Już pierwszy dzień zawodów wykazał bardzo dobre przygotowanie większości ekip do walki o pierwszeństwo. Zakończono całkowicie dwie pierwsze konkurencje — loty modeli szkolnych szybowców i modeli szkolnych z napędem gumowym oraz przeprowadzono pierwszą kolekcję startów modeli szybowców wyczynowych.

Wyniki mówią same za siebie. Zajrzyjmy do notatek komisji sędziowskiej. W rubryce: „Osiągnięty czas" — kategoria A — czytamy: Jan Gawęck — Poznański Okręg LL — 1 min. 55 sek. Najlepszy wynik dnia w tej konkurencji. Przed notatką: 1 min. 30,5 sek. odczytujemy nazwisko drugiego poznańczyka, Janusza Jóźwiaka. Szukamy Kaźmierczaka, aha jest (na imię ma Tadeusz i reprezentuje Szczecin) — 1 min. 27 sek. Czasy mało różnią się od siebie.

Wyniki są na prawdę dobre. Rozumiemy radość i dumę chłopców, którzy w tej chwili ponieśli swoje modele do hangaru. Janek Gawęcki jest szczęśliwy z osiągnięcia najlepszego wyniku. Ma dopiero 14 lat. Usilna, wytrwała praca w modelarni wydała piękne owoce — Janek przyrzeka sobie, że teraz jeszcze lepiej będzie pracować w małym lotnictwie, że wiedzę zdobytą w modelarni w ciągu ostatniego roku pomnoży co najmniej w dwojnasób, aby jak najlepiej przygotować się do zawodu inżyniera lotniczego. Jest nie tylko zapalonym modelarzem, lecz ambitnym, zdolnym uczniem Państwowej Szkoły Ogólnokształcącej Nr 6 w Poznaniu.

Będzie dobrym inżynierem — lotnikiem. Można to wyczytać w poważnych, skupionych oczach Janka.

Promienieje nie tylko Janek Gawęcki. Z osiągnięcia najlepszego czasu w kategorii modeli szkolnych gumówek cieszy się również imiennik Janka Gawęckiego — Janek Jurowski ze Śląska. Jego model utrzymał się w powietrzu 1 minutę.

Dumny chodzi także ich starszy kolega — Paweł Kuczerenko, modelarz łódzki. Ba, ma z czego być dumnym: jego model szybowca kadłubowego latał, pilnowany przez samolot, godzinę i dwanaście minut. Paweł jest dziś posiadaczem nowego rekordu krajowego (co jutro przyniesie nie wiadomo, gdyż starty modeli w tej konkurencji jeszcze się nie zakończyły).

— Mam dziewiętnaście lat — mówi z uśmiechem. — Otrzymałem w tym roku świadectwo maturalne, a modelarstwem zajmuję się od 5 lat. Muszę zostać konstruktorem lotniczym. Nie zapomnę też o nauce pilotażu — mam



Modelarze Okręgu Szczecińskiego LL otrzymują proporzec przechodni za zajęcie 1-go miejsca drużynowo na XVI OZML.

W zawodach startowały również modele ornitopterów (skrzydłowców). Jeden z zawodników śląskich demonstruje lot skrzydłowca.

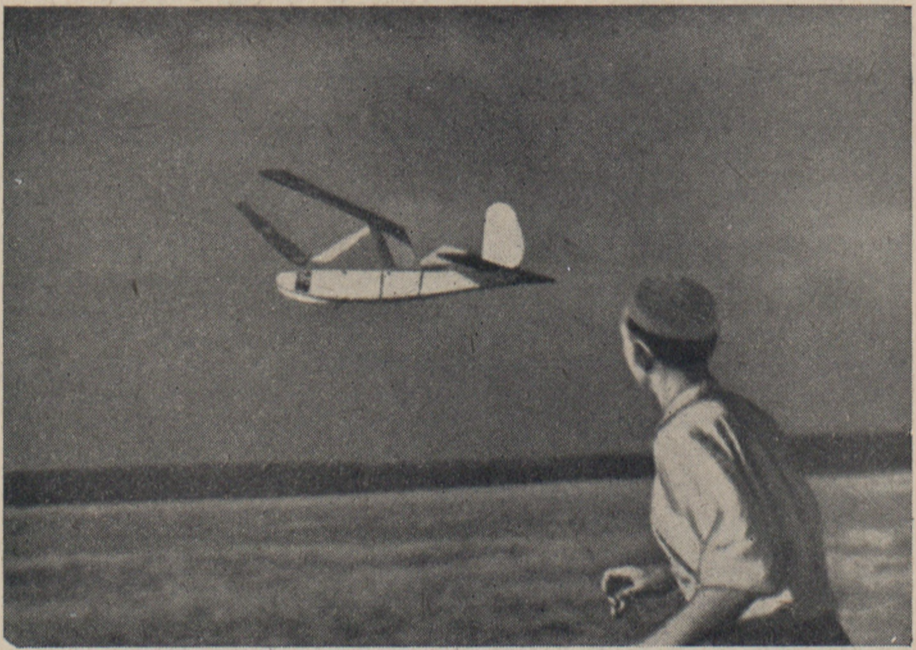


TABELA POLSKICH REKORDÓW MODELARSKICH

STAN NA DZIEŃ 15.IX.1951 R.

	SZYBOWCE normalne	SZYBOWCE bezogonowe	GUMOWKI lądowe	GUMOWKI wodne	SILNIKOWE lądowe	SILNIKOWE wodne	NA UWIĘZI I	NA UWIĘZI II	NA UWIĘZI III	NA UWIĘZI odrzutowce
DŁUGOTRWAŁOŚĆ	Zbigniew Różański 13.IX.1951 1 h 33' 20''	Marian Krzyżan 15.IX.1951 1' 2,6''	Teodor Karaban 4.IX.1951 35' 56,9''	Bogdan Kasprowicz 14.IX.1951 12' 40''	Jan Burg 23.VI.1947 18' 18''	Teodor Karaban 12.IX.1949 2' 21''	–	–	–	–
ODLEGŁOŚĆ	Zbigniew Różański 13.IX.1951 16 500 m				Jan Burg 23.VI.1947 5 500 m		–	–	–	–
WYSOKOŚĆ	Zbigniew Różański 13.IX.1951 2 500 m						–	–	–	–
SZYBKOŚĆ	–	–					Ryszard Czwartosz 7.IX.1951 86,9 km/h	Stanisław Górski 1950 67,9 km/h	Teodor Karaban 8.IX.1951 126,31 km/h	Henryk Zawal 8.IX.1951 179,1 km/h
SZYBKOŚĆ	–	–					Bezogonowe: Renata Górska 15.IX.1951 102,85 km/h			

już świadectwo pilota szybowcowego II stopnia i będę latał dalej.

ZMP-owiec Kuczerenko jest pełen energii. Wierzy mocno w realizację swych planów. Bez wątpienia — dopnie swego. Gwarantują to jego dotychczasowe osiągnięcia i wytrwałość w pracy modelarskiej oraz konsekwentne do tej pory wypełnianie zamierzeń życiowych.

* * *

Czwartek, 13 września. Trwają starty modeli szybowców wyczynowych (dokończenie z dnia poprzedniego) oraz rozpoczęły się starty modeli kadłubowych z napędem gumowym i modeli z napędem silnikowym.

Słońce pali niemiłosiernie, istny żar leje się z nieba. Od stolików sędziowskich co parę minut rozlega się głos, wzywający zawodników do przygotowania się do startu.

— Zbigniew Różański — proszę na start!

Rosły poznańczyk szybko stawił się na zawołanie, dał znak pomocnikowi trzymającemu model i rozpoczął holowanie. Po chwili szybowiec uwolniony z linki holującej, rozpoczął samodzielny lot. Drgnęły równocześnie strzałki dwóch sekundomierzy. Teraz liczy się każda sekunda lotu.

Model szybko zaczął się oddalać. Złapawszy „komin" termiczny, nabierał w oczach wysokości.

Telefon do grupy lotniczej: Pilnujcie! Warknął silnik dyżurnej maszyny, samolot pilotowany przez Alojzego Patockiego ruszył w pogoń za modelem.

Tymczasem wylądowała druga maszyna, której pilot Tadeusz Pawlikowski obserwował lot innego modelu. W niebieskim kombinezonie, z haubą na głowie, idzie właśnie ze stoperem w ręku do stolika sędziowskiego. Chwila rozmowy, równoczesne zatrzymanie stoperów, krótki rachunek i... wynik: model szybowca Jerzego Talika z Kielc wykonał lot w czasie 575 sekund. A więc w czasie — 9 minut 35 sekund. Zupełnie dobrze!

A gdzie model Różańskiego? Już go nie widać, nawet przez lornetę. Znikł również eskortujący go samolot. Sędziowie zanotowali czas lotu, liczony do momentu zniknięcia modelu z pola widzenia — 840 sekund (wszystkie czasy komisja notuje w sekundach).

Pełne napięcia chwile oczekiwania. Wreszcie: Leci, leci! Maleńki punkcik szybko zaczął przybierać kształty samolotu. Już podchodzi do lądowania, już, już dotyka kołami lotniska. Kołuje w stronę startu.

Biegnę do komisji. Pilot już jest przy stoliku. Nadstawiam ucha:... jedna godzina trzydzieści trzy minuty i dwadzieścia sekund lotu.

A więc nowy rekord krajowy! Na starcie ogromne ożywienie. Rekord modelu Kuczerenki utrzymał się niedługo. Nowy rekord należy obecnie do modelarza poznańskiego Zbigniewa Różańskiego. Jego szybowiec osiągnął w czasie lotu wysokość 2 500 m i przeleciał w linii prostej od startu około 16,5 km! Piękny wynik!

W dniu tym komisja sędziowska zanotowała jeszcze jeden doskonały wynik: 1 godz 21 min 27 sek. Taki czas lotu miał model szybowca Bolesława Pierchały, członka ekipy katowickiej.

Godnym uwagi wyczynem mógł się również pochwalić modelarz Kazik Poza — jego szybowiec utrzymał się się w powietrzu przez 41 minut i 40 sekund.

Wyniki uzyskane w dniu 12 i 13 września w kategorii modeli kadłubowych, ich ilość i małe zróżnicowanie z pewnością przeszły oczekiwanie wszystkich. Były one lepsze od wyników, osiągniętych w tej samej kategorii podczas niedawnych zawodów międzynarodowych i świadczą o dużym wzroście poziomu wyszkolenia zawodników w porównaniu z latami ubiegłymi. Wyniki te to jeszcze jeden dowód szybkiego rozwoju polskiego modelarstwa, jeszcze jeden dowód szybko postępującego umasowienia sportu modelarskiego wśród rzesz naszej młodzieży.

J.Z.

(c.d. w następnym numerze)

Zdjęcia na str. 641 — od góry: modelarz poznański Zbigniew Różański i najmłodszy uczestnik Zawodów Ogólnopolskich — 10-letni Rysio Jędrzejewski z Torunia. W środku: zawodnicy na starcie obserwują loty modeli swych kolegów. Obok: model na uwięzi w locie. U dołu: moment startu modelu na uwięzi z napędem odrzutowym. Obok: przemawia na zakończenie Zawodów sekretarz Zarządu Głównego LL. Na stole nagrody dla najlepszych zawodników i ekip.

Foto: Koszewski — LL (6)

CHMURA, CHMURA! — TU TULIPAN!...

— Uwaga! Przygotowuje się do startu model nr 4.

— Układ 16.

— Kolory — pomarańczowy i czarny.

Takiej lub podobnej treści słowa mógł usłyszeć przed każdym startem modelu baczny obserwator, który pilnie śledził pracę na starcie w czasie trwania II Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Poznaniu.

Ale, zanim zrozumiecie sens powyższych słów i ich znaczenie popatrzmy okiem widza na start...

Do niewielkiego basenu okrągłego podchodzi jeden z zawodników z modelem wodnopłata o napedzie gumowym. — Poznajemy radzieckiego modelarza Alochincewa. Ponieważ jest to pierwszy start tego modelu, komisja techniczna przeprowadza próbę szczelności pływaków. Jedną minutę model utrzymuje się na powierzchni wody. Wszystko w porządku. Teraz — 5 minut na przygotowanie i...

Za chwilę odbędzie się start.

Wszystkie te czynności uważnie obserwuje łącznik, który bez przerwy dyżuruje przy zainstalowanym na starcie polowym telefonie. Aparat połączony jest linią z drugim aparatem umieszczonym na tzw. Punkcie Dowodzenia, oddalonym od startu modeli o około 1 000 m.

Na punkcie dowodzenia znajduje się klucz samolotów, spośród których jeden zaopatrzony jest w aparaturę radiową nadawczo-odbiorczą. Opodal maszyn umieszczona jest radiostacja naziemna.

Ale wróćmy teraz na miejsce startu modeli. W momencie przygotowania modelu do startu łącznik podaje telefonem meldunek na punkt dowodzenia:

— Uwaga! Przygotowuje się model nr 4.

— Układ 16.

— Kolory — pomarańczowy i czarny.

Co to znaczy?

Cyfra 4 oznacza, że startuje model zawodnika radzieckiego Alochincewa, który w tym dniu startuje jako czwarty z kolei według listy (lista startowa z każdego dnia z oznaczoną numeracją znajduje się także na punkcie dowodzenia).

Cyfra 16 oznacza układ modelu (skrzydeł) podanej z specjalnie opracowanej w tym celu tablicy, która zawiera wszystkie możliwe kombinacje spotykanych układów skrzydeł. Każdy układ oznaczony jest osobną cyfrą. Może to więc być np. górnopłat lub układ parasola itp. Tablica układów znajduje się również w posiadaniu łączników — telefonistów, zarówno na starcie jak i punkcie dowodzenia.

A co oznaczają kolory — pomarańczowy i czarny — spytacie? Pierwszy oznacza zawsze kolor skrzydeł, drugi kolor kadłuba. Tak więc za pomocą tych cyfrowych, oznaczeń punkt dowodzenia wiedział doskonale, co się dzieje na starcie i jakie modele startują.

Wszystkie te dane wpisywano na punkcie dowodzenia do specjalnej karty, tak tzw. karty dozorowania.

W międzyczasie w ciągu 5 minut, zawodnik przygotowuje model do startu... wystartował...

W tym samym momencie łącznik — telefonista melduje: — Model nr 4 wystartował!

Na punkcie dowodzenia obserwują jego lot przez lunety polowe. W wypadku wysokiego startu modelu podaje się alarm dla samolotu, który nie posiada urządzenia radiowego.

W tym momencie pilot otrzymuje karte dozorowania (zawierającą dane modelu) i zajmuje miejsce w maszynie. Czeka na sygnał. Model oddalił się znacznie od startu i widać, że poleci daleko.

Teraz pilot otrzymuje polecenie startu. Po kilku minutach, samolot prowadzony po strzale kierunkowej wytyczonej na punkcie dowodzenia krąży wokół modelu.

Lot modelu jest jednakże jeszcze pod stałą obserwacją na starcie i na punkcie dowodzenia.

Gołym okiem modelu już nie widać.

Teraz otrzymuje polecenie startu „Jak-18". Wkrótce jest w powietrzu — przejmuje od pierwszego samolotu prowadzenie modelu i śledzi w dalszym ciągu jego lot.

Pierwszy samolot wraca i ląduje.

Z lotniska widać tylko „Jaka". Komisja straciła model z oczu. Dalsze losy modelu znane są teraz już tylko dzięki urządzeniu radiowemu.

Pilot „Jaka" zapisuje poszczególne fazy lotu modelu i informuje co parę minut przez radio co się z nim dzieje. Radiostacja odbiera każdy meldunek i przekazuje telefonicznie na start do komisji sportowej.

Posłuchajmy, jak wygląda taka rozmowa pilota z radiostacją. Trzeba wyjaśnić, że tu na zawodach samolot posiada kryptonim „Chmura", a radiostacja polowa „Tulipan".

— Halo — Chmura! Halo — Chmura! Tu Tulipan!

— Chmura, tu Tulipan! — podaj, jak widzisz model!

— Uwaga Tulipan! Uwaga Tulipan — słyszycie mnie — podaję dane modelu!

— Chmura, Chmura! — tu Tulipan! — słyszymy, podawajcie!

— Uwaga! model „siedzi" w kominie, wysokość 550 m, wznoszenie 7 m sek.

— Tulipan! Tulipan! — model znikł mi teraz z horyzontu.

— Hallo Chmura! Podajcie kierunek lotu modelu!

— Tulipan! Tulipan! Kierunek południowo-zachodni, leci na Swarzedz.

— Chmura! Bierz kurs 325°.

— Tulipan! Wykonuję Wasze polecenie.

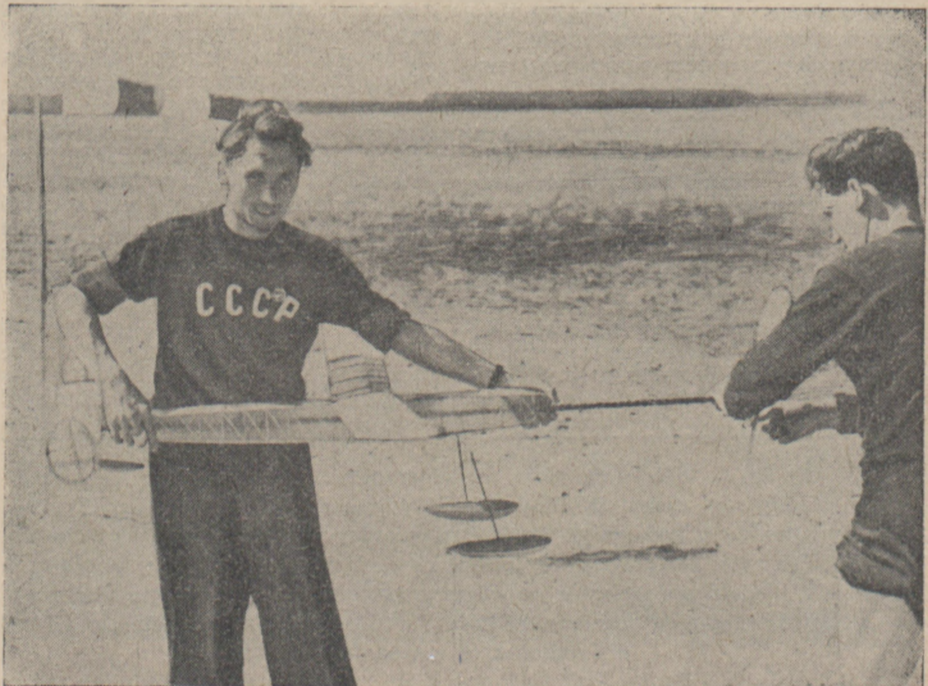
— Tulipan! Tulipan — widzę znów model, zniża się...

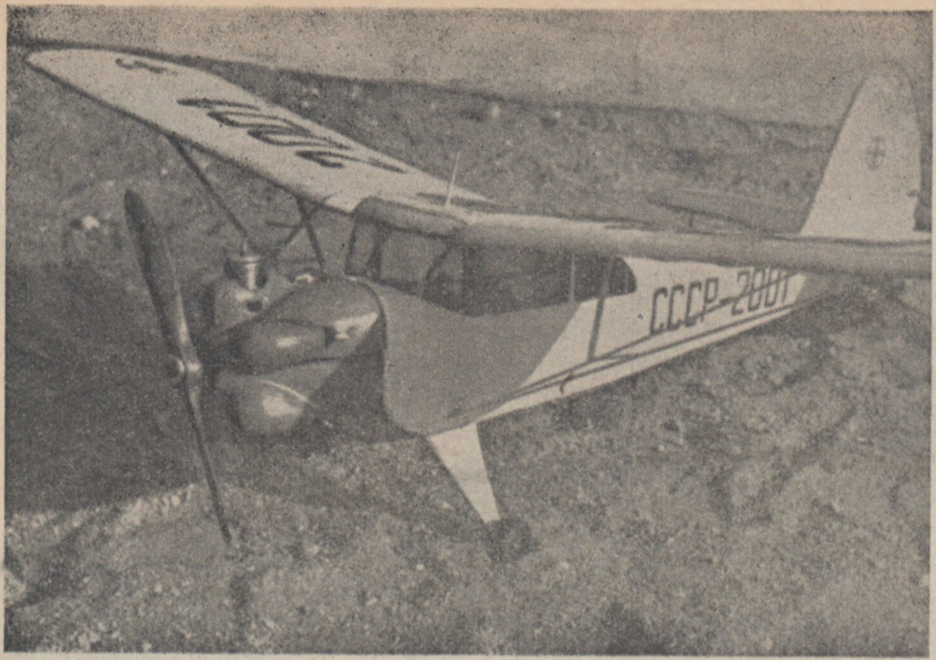
— Uwaga! Zaraz będzie lądował!

— Tulipan! Tulipan! Model siadł!

Rozmowy takie miały różny przebieg, zależnie od tego, w jakich warunkach odbywał się lot modelu. „Jak" „trzyma" model w momencie kiedy ten idzie

Modelarz radziecki, znany rekordzista Wasyl Nasonow przygotowuje swój model wodnopłatowca z napędem gumowym do startu. Modelarze radzieccy świecili na Zawodach Międzynarodowych przykładem znakomitego przygotowania startowego w każdej konkurencji.





Zdjęcie powyższe nie przedstawia wprawdzie prawdziwego samolotu sportowego Jak-12, ale jego doskonałą kopię w zmniejszeniu 1:10, dzieło modelarza szczecińskiego Ryszarda Kiesewettera. Model ten na XVI Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających ustanowił rekord krajowy długotrwałości lotu w kategorii modeli redukcyjno-latających — 1 min. 54 sek.

do lądowania zwykle na wysokości 300 metrów, tak długo, dopóki obsługa nie zabierze modelu z miejsca lądowania.

Modele były dostarczane zwykle przy pomocy samolotu lub motocykla.

W momencie, kiedy model wylądował, pilot określał przez radio dokładnie miejsce lądowania z podaniem, czy samolot sportowy może gdzieś w pobliżu lądować i zabrać model. W wypadku, kiedy takie możliwości istnieją, natychmiast startuje inny samolot i zabiera model. Samolot „siedzi" tak długo w powietrzu, dopóki pilot drugiego samolotu nie zabierze modelu.

W wypadku, kiedy nie ma możliwości lądowania dla samolotu model musi być zabrany przez motocyklistę, pilot „Jaka" robi wówczas dokładny szkic sytuacyjny terenu, gdzie wylądował model i rzuca w pobliżu jedną lub kilka torebek z gipsem, który rozsypuje się i zostawia ślad dla motocyklisty. W ten sposób każdy daleki lot modelu był obserwowany i ustalone było miejsce lądowania. Modele zawsze wracały do swych właścicieli.

— No dobrze — powiecie — a kiedy model odleciał daleko i niewidoczny był dla komisji, jak w takich wypadkach mierzono czas lotu modelu?

I ta sprawa została na zawodach rozwiązana w prosty sposób.

Przy starcie każdego modelu trzech członków komisji naciskało stopery. Kiedy model znikł z oczu i lunet jeden z komisarzy zamykał stoper, drugi obserwował przez pewien czas (oczywiście przez lunetę) miejsce w którym model znikł, z uwagi na to iż mógł się on czasem jeszcze pokazać. Po pewnym określonym czasie, kiedy model nie pokazywał się więcej, drugi komisarz zamykał także stoper. Czas mierzył tylko trzeci stoper. Natomiast pilot, który obserwował dalszy lot modelu naciskał stoper w chwili jego lądowania. Stoper pilota przekazano następnie komisji na starcie, gdzie zamykano go jednocześnie z stoperem trzeciego komisarza. Odejmując czas ze stopera pilota od czasu stopera trzeciego komisarza uzyskano czas lotu modelu.

Dzięki takiej współpracy małego lotnictwa z dużym, zastosowanym zresztą w Polsce po raz pierwszy w Poznaniu na tak wielką skalę, II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających przebiegały sprawnie i szybko.

Modele Karabana, Sokołowa, Alochincewa, Wasilczenki czy innych zawodników, które miały długie loty mogły szybko wrócić na miejsce startu i odbyć dalsze loty bez szkody dla zawodnika.

Zorganizowanie pościgu samolotu za modelem na Zawodach było jednym z ważnych czynników do uzyskania dobrych wyników przez modelarzy.

Co prawda nie zawsze i nie przez cały dzień pilot samolotu miał zajęcie. Bywało, że nic się specjalnego nie działo — modele uzyskiwały słabe czasy, a pilot denerwował się, że nie może latać.

Nie obyło się przy tym bez dowcipów. W jednej z konkurencji model jednego z modelarzy radzieckich wystartował ładnie pionowo i nabierając wysokości zaczął się szybko oddalać. Nim zdołano wydać polecenie przygotowania i startu dla samolotu model był już dość wysoko. Trzeba było widzieć moment zdobywania wysokości i pogoni za modelem, który wznosił się szybciej niż maszyna!

Bardziej dowcipni mówili wtedy znane nam wszystkim powiedzonko ludowe: „Jak ten mały zaczął krążyć to ten duży nie mógł zdążyć" Tak było istotnie! Model uciekł pilotowi i znaleziono go dopiero po kilku dniach, dzięki Poznańskiej Rozgłośni Polskiego Radia, która nadawała w takich wypadkach komunikaty.

Można śmiało stwierdzić, że współpraca małego lotnictwa z dużym na II Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających w Poznaniu była udana. Należy tylko sobie życzyć, aby współpraca ta była aktualna nie tylko na Zawodach Międzynarodowych, ale i w przyszłych krajowych imprezach małego lotnictwa.

(kon)

Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

PRZY KAŻDEJ SZKOLE MODELARNIA

Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Gnieźnie, przystąpił do popularyzacji modelarstwa w szkołach podstawowych.

Wyświetlono szereg krótkometrażówek filmów lotniczych, poprzedzanych krótkimi prelekcjami o lotnictwie i Lidze Lotniczej.

Obecnie przystąpiono do zakładania kół Ligi Lotniczej w miejscowych szkołach (dotychczas istniało tylko jedno koło Ligi Lotniczej przy szkole nr 3) Projektuje się także uruchomienie w najbliższym czasie modelarni szkolnych przy każdym kole LL, które prowadzić będą starsi modelarze.

KWWL W BYTOMIU

Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Bytomiu, rozpoczynając nowy rok szkoleniowy, organizuje dla swoich członków i sympatyków kurs wstępnych wiadomości lotniczych, którego ukończenie jest koniecznym warunkiem do kontynuowania dalszego szkolenia lotniczego na szybowiskach i kursach spadochronowych.

LIGA LOTNICZA NA SFOS

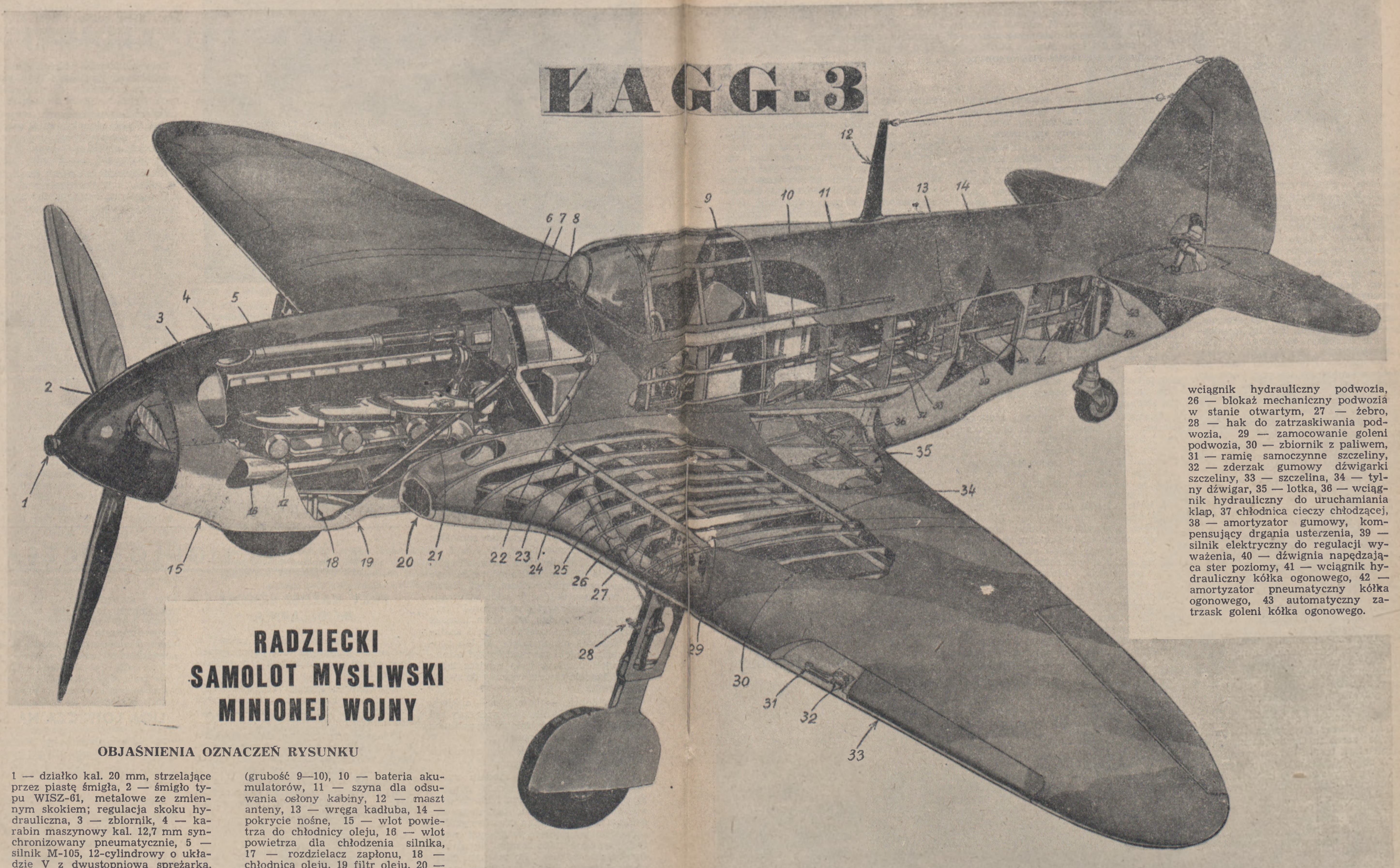
W „Miesiącu Budowy Warszawy" w całym kraju przeprowadzane są zbiórki na budowę socjalistycznej stolicy Polski.

Liga Lotnicza w woj. Gdańskim zorganizowała ogółem 200 imprez dochodowych, z których uzyskane pieniądze przekazane zostały na SFOS.

W Bydgoszczy zorganizowano wielki pokaz lotniczy oraz zabawę ludową, przekazując cały dochód z imprez na budowę Warszawy.

(W)

ŁAGG-3



RADZIECKI SAMOLOT MYSLIWSKI MINIONEJ WOJNY

OBJAŚNIENIA OZNACZEŃ RYSUNKU

1 — działko kal. 20 mm, strzelające przez piastę śmigła, 2 — śmigło typu WISZ-61, metalowe ze zmiennym skokiem; regulacja skoku hydrauliczna, 3 — zbiornik, 4 — karabin maszynowy kal. 12,7 mm synchronizowany pneumatycznie, 5 — silnik M-105, 12-cylindrowy o układzie V z dwustopniową sprężarką, 6 — magazyn amunicyjny do działka i km-u, 7 — regulator ognia km, 8 — wlot powietrza dla wentylacji kabiny, 9 — wręgi osłony kabiny (grubość 9—10), 10 — bateria akumulatorów, 11 — szyna dla odsuwania osłony kabiny, 12 — maszt anteny, 13 — wręga kadłuba, 14 — pokrycie nośne, 15 — wlot powietrza do chłodnicy oleju, 16 — wlot powietrza dla chłodzenia silnika, 17 — rozdzielacz zapłonu, 18 — chłodnica oleju, 19 filtr oleju, 20 — wlot powietrza do silnika (na sprężarkę), 21 — przewody rur wydechowych, 22 — zbiornik oleju, 23 — dźwigar, 24 — zbiornik paliwa, 25 — wciągnik hydrauliczny podwozia, 26 — blokaż mechaniczny podwozia w stanie otwartym, 27 — żebro, 28 — hak do zatrzaskiwania podwozia, 29 — zamocowanie goleni podwozia, 30 — zbiornik z paliwem, 31 — ramię samoczynne szczeliny, 32 — zderzak gumowy dźwigarki szczeliny, 33 — szczelina, 34 — tylny dźwigar, 35 — lotka, 36 — wciągnik hydrauliczny do uruchamiania klap, 37 chłodnica cieczy chłodzącej, 38 — amortyzator gumowy, kompensujący drgania usterzenia, 39 — silnik elektryczny do regulacji wyważenia, 40 — dźwignia napędzająca ster poziomy, 41 — wciągnik hydrauliczny kółka ogonowego, 42 — amortyzator pneumatyczny kółka ogonowego, 43 automatyczny zatrzask goleni kółka ogonowego.



PIL. DANKOWSKA-DRUGIE ZŁOTE „D" NA ŚWIECIE

Nie każdemu wiadomo, że jedyną w Polsce szybowniczką posiadającą zaszczytną złotą odznakę pilota szybowcowego — jest Barbara Dankowska, pilotka wyczynowa IV stopnia. Pragnąc, aby jej piękne osiągnięcia stały się zachętą dla innych dziewcząt marzących o lataniu, zamieszczamy poniżej nieco informacji o tym, jak pil. Dankowska dzięki wytrwałej pracy osiągała kolejne stopnie wyszkolenia szybowcowego.

(red.)

Basia Dankowska, o której sporo już czytaliście w SiM-ie ma obecnie 21 lat. Tak jak Wy — należy do ZMP i bierze aktywny udział w pracy społecznej. Mając 18 lat, rozpoczęła w roku 1948 szkolenie lotnicze w I Żeńskiej Szkole Szybowcowej. Później trenowała w Aeroklubie Pomorskim, gdzie w 1949 roku uzyskała stopień II wyszkolenia szybowcowego. Tam również, w roku 1950, podczas jednego z pięknych lotów termicznych pil. Dankowska uzyskała III stopień wyszkolenia i wypełniła zarazem pierwszy warunek do srebrnej odznaki szybowcowej. Ten lot termiczny trwał 6 godzin 40 minut. Pilotka postawiła sobie za zadanie wypełnić jeszcze w tym samym roku pozostałe warunki do srebrnej odznaki szybowcowej. Udało się jej to całkowicie w miesiąc po owym locie — na szybowisku Żar.

W grudniu 1950 r. został zorganizowany przez Ligę Lotniczą obóz wyczynowy w Jeleniej Górze. Tutaj pil. Dankowska uzyskała na fali absolutną wysokość 5 050 m. (bezwzględne przewyższenie wynosiło 3 400 m). Jeden warunek do złotej odznaki został wypełniony. Na obozie w Jeleniej Górze pil. Dankowska przelaszowała się na różne typy szybowców wyczynowych. Drugi warunek do złotej odznaki „D" pil. Dankowska wypełniła doskonałym przelotem dnia 30 czerwca br. z Grudziądza do Wrzosowa k/Radzynia Podlaskiego. O swoim pięknym wyczynie Dankowska mówi w ten sposób:

Startowało na przelot 6 maszyn — 5 „Much" i 1 „Ważka". Wystartowałam przedostatnia o godz. 9,25 na szybowcu polskiej konstrukcji „Mucha". Po wyczepieniu się na wysokości 600 m znalazłam słabe noszenie 0,5 m/sek. Zostawiłam je licząc na silniejsze, zeszłam na 400 m i wtedy dopiero natrafiłam na noszenie rzędu 2 m/sek. Wykręciłam się pod pułap, który wynosił rano 800 m, wyprowadziłam maszynę na kurs i ruszyłam na przelot. Ale zaraz za Grudziądzem, skąd nastąpił start, trzeba było znów szukać noszeń ze względu na małą wysokość. Mój pierwotny zamiar nie wchodzenia w chmury — zależało mi na tym, aby nie zabłądzić — spalił na panewce. Wobec niskiego pułapu lot w chmurach stał się nawet koniecznością. Wobec tego weszłam w pierwszy cumulus, pod którym reperowałam znów swoją wysokość. Osiągnęłam w nim 1 800 m. Odtąd starałam się nie schodzić poniżej 1 000 m. Noszenia w chmurach wahały się od 3 — 5 m/sek. Najlepsza wysokość, jaką uzyskałam wynosiła 3 000 m. Naturalnie nawigacja ucierpiała na tym w dość poważny sposób. Chwilami nie wiedziałam w ogóle gdzie się znajduję i ograniczałam się tylko do prowadzenia maszyny po kursie.

Około południa pułap podniósł się na 1 800 m. Wzrosły także noszenia pod chmurami, wynoszące teraz 2 —3 m/sek. Poprawa warunków pozwoliła mi na kontynuowanie przelotu pod pułapem i w rezultacie tego na odnalezienie się w terenie. Po zakończeniu części mojego „chmurowego przelotu" znalazłam się o jakieś 7 km na północ od Warszawy (trasa moja przechodziła przez Warszawę), czyli miałam już poza sobą około 200 km. Jednakże już jakieś 50 km za Warszawą warunki zaczęły się zastraszająco pogarszać. Największe noszenie pod chmurami nie przekraczały 1,5 m/sek. W chmurach natomiast noszenia były jeszcze mniejsze, lub nie było ich wcale. Zanik warunków był coraz wyraźniejszy. Doszło wreszcie do tego, że nie miałam przed sobą ani jednej chmurki, a od strony Lublina zauważyłam nadciągający groźny stratus.

Sytuacja była co najmniej nieprzyjemna. Do Lublina tj. do upragnionych 300 km brakowało mi zaledwie 30 km. Jednym ratunkiem mogło być zboczenie z trasy i przeskoczenie pod widniejący bardziej na północ w odległości jakich 10 km szlak cumulusów. Z mojej wysokości, która wynosiła w tej chwlili 400 m było to jednak nie do pomyślenia. Dlatego zaczęłam gorączkowo szukać sposobu na wygrzebanie się. Doszłam do wniosku, że chyba nie dużo stracę, gdy cofnę się nieco z powrotem i wykorzystam wznoszenie, które powinny mi dać widoczne na przelecianym już odcinku trasy cumulusy. Plan mój nie zawiódł. Dzięki natrafieniu noszenia wyszłam na 1 300 m i z tej wysokości zaryzykowałam przeskok pod widniejący z boku szlak. Po drodze złapałam jeszcze raz metrowe noszenie pochodzące z termiki wypracowanej i tylko dzięki temu, że miałam czołowo boczny wiatr dostałam się wreszcie pod mój upragniony szlak.

Ten spłatał mi jednak niemiłego figla. Piękne cumulusy zaczęły przechodzić w rodzaj nimbo-stratusa, zaczął padać drobny deszcz. Na resztkach znajdowanych gdzieniegdzie małych noszeń leciałam dalej. Wreszcie wariometr zaczął pokazywać tylko i wyłącznie — duszenie. Warunki skończyły się. Miałam jeszcze 1 100 m wysokości, z której leciałam już tylko lotem ślizgowym. Lądowałam o godz. 16.30 w okolicy Radzynia Podlaskiego. Długość przelecianej trasy wynosiła 325 km, czyli wypełniłam ostatni warunek do złotej odznaki. Zadowolenie moje trudno sobie wyobrazić. Cieszyłam się, że francuska szybowniczka Marcelle Choisnet nie jest już jedyną na świecie kobietą, posiadającą złotą „D".

Należy tu zaznaczyć, że pil. Dankowska jest jedyną w Polsce, a drugą na świecie szybowniczką posiadającą złotą „D".

Pil. Dankowska cieszy się z tego, że nasza Ojczyzna — Polska Ludowa udostępniła jej w pełni możność szkolenia się w swej ulubionej dziedzinie sportu.

„Cieszę się z tego tym bardziej — mówi pil. Dankowska — że mogę latać, szkolić się i uzyskiwać dobre wyniki, gdyż przed wojną nie mogłabym nawet o tym marzyć".

Słowa te są odzwierciedleniem ogromnych ułatwień, jakie Ludowa Polska czyni tysiącom młodzieży obojga płci, garnącym się do latania. Bezpłatne szkolenie rzesz młodzieży robotniczej i chłopskiej, troskliwa opieka i pomoc z jaką młodzież spotyka się ze strony Ludowego Państwa, możliwe są bowiem jedynie w warunkach naszego ludowego, prawdziwie demokratycznego ustroju.

ZBIGNIEW BOGUŃ



ZUCHY NAD ŁODZIĄ

...Polskie Lotnictwo sportowe dzięki opiece Partii i Rządu notuje wiele poważnych sukcesów odniesionych w nieustannej wytężonej pracy dla dobra naszego sportu — sukcesów odniesionych w służbie mas pracujących kraju i w walce o trwały pokój. Pokazy dzisiejsze będą sprawdzianem wspaniałego poziomu wyszkolenia naszych młodych pilotów...

Około 150 tysięcy ludności miasta Łodzi i okolic z niecierpliwością wpatruje się w jasne niebo nad lotniskiem skąd oczekuje pojawienia się pierwszych samolotów otwierających pokazy lotnictwa sportowego.

Na trybunie zasiedli przedstawiciele Władz Wojewódzkich Partii politycznych oraz przodownicy pracy.

— Tatuś, patrz! lecą!!! Mały Jurek, syn włókniarza łódzkiego, nie mógł doczekać się tej radosnej chwili i o mało nie oberwał ojcu rękawa marynarki.

Rzeczywiście lecą. Szybko zbliżają się nad lotnisko: 3 samoloty CSS-13. Lecą tuż nad murawą z rozwiniętymi flagami: biało-czerwoną, czerwoną i niebieską z emblematem Ligi Lotniczej. Pokazy rozpoczęte.

Po chwili nad lotniskiem na wysokości 800 m widzimy znów trzy dwupłatowce. Jakieś kuleczki odrywają się od samolotów i za kilka sekund otwierają się nad nimi trzy spadochrony. Kuleczki szybko nabrały kształtów żywych ludzi. Nic dziwnego, zespołowo skaczą trzy spadochroniarki LL. Ślicznymi ślizgami szybko zbliżają się do ziemi, przygotowują się do lądowania i już sprawnie gaszą spadochrony. Następnie wśród niemilknących oklasków i braw tysięcznych widzów zbliżają się do trybuny, wręczając Przewodniczącemu Wojewódzkiej Rady Narodowej bukiet kwiatów.

Z kolei jesteśmy świadkami nauki szkolenia w lotnictwie „od początku". Po kolei wznoszą się w powietrzu za wyciągarką szkolne szybowce „ABC", a następnie „Salamandra". Szybowce pilotują łodzianki — siostry Bugajewskie. Już „kręci" w powietrzu na „Musze" — szybowcu polskiej konstrukcji — instruktor Aeroklubu Łódzkiego — Bernard Kopicki.

Podczas gdy „Mucha" ląduje, na wysokości około 1 500 m wyczepia się z holu oryginalna sylwetka szybowca — „Jastrząb". To nowy owoc myśli konstruktorskiej polskich robotników. Nazwa w zupełności odpowiada możliwościom tego wspaniałego szybowca. Nurkuje w dół z ogromną szybkością, następnie przewraca się przez skrzydło, teraz szybuje na plecach, znowu — cała wiązanka przeróżnych ewolucji lotniczych i szybowiec zbliża się do lądowania. Zrywają się oklaski publiczności, która w ten sposób wynagradza twórcę tego cudownego widowiska.

Nad lotnisko zbliża się szybko sylwetka samolotu — jest to CSS-11. Jest to jeszcze jedno zwycięstwo wysiłku polskiego konstruktora w Polsce Ludowej. Widzimy całą wiązankę świetnie wykonanej akrobacji. Tuż za odlatującymi beczkami z lotniska CSS-11, nadlatuje w pozycji plecowej samolot „Zuch-1". Z tysięcy ust wyrywają się okrzyki zachwytu: Ale kręci! Brawo...! Brawo piloci Ligi Lotniczej!

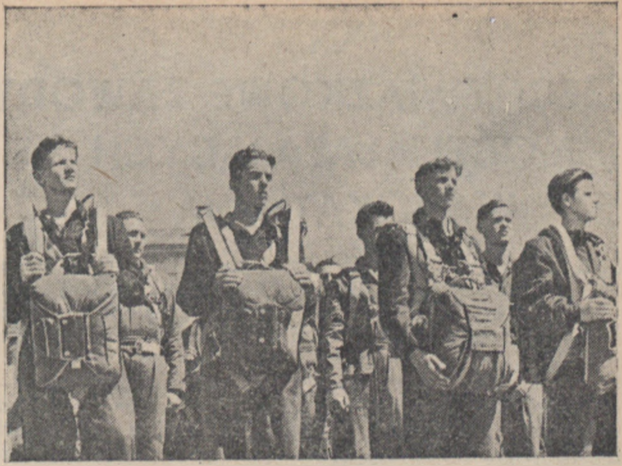
Z wysokości kilku tysięcy metrów spływa prawie do ziemi trójka samolotów „Zuch-2". One, jak i ich młodszy brat „Zuch-1" zobaczyły „światło dzienne" tutaj, w robotniczej Łodzi. Widzieliśmy wspaniały pokaz akrobacji zespołowej. Wykonują pętle, immelmany, beczki, aby pod koniec pokazu wyprysnąć w górę w różne strony piękną „różyczką". Prawdziwe zuchy! Szum oklasków wynagradza pilotów LL, którzy usilną pracą doszli do takiej precyzji w pilotażu.

Chwila przerwy. Znów słychać warkot silnika. Z samolotu znajdującego się na wysokości 300 metrów odrywa się od skrzydeł syn chłopa z okolicy Łodzi — Piążkowski. Skacze już 63-ci raz. Jak przystało na pilotów Ligi Lotniczej, świetnie ląduje tuż na przeciwko trybuny stając na nogi.

Nadlatuje następna maszyna. Z wysokości 1 500 m skacze po raz 70-ty ZMP-owiec Bogusław Plamowski, syn mechanika samochodowego z Warszawy. Skacze z opóźnieniem 20 sekund.

Tymczasem słychać nad lotniskiem potężny warkot silników. To samolot transportowy — „Li-2". I znów szmer zachwytu. Od kadłuba maszyny odrywają się jedna za drugą postacie skoczków. Jeden, drugi... dziewiąty, dziesiąty!

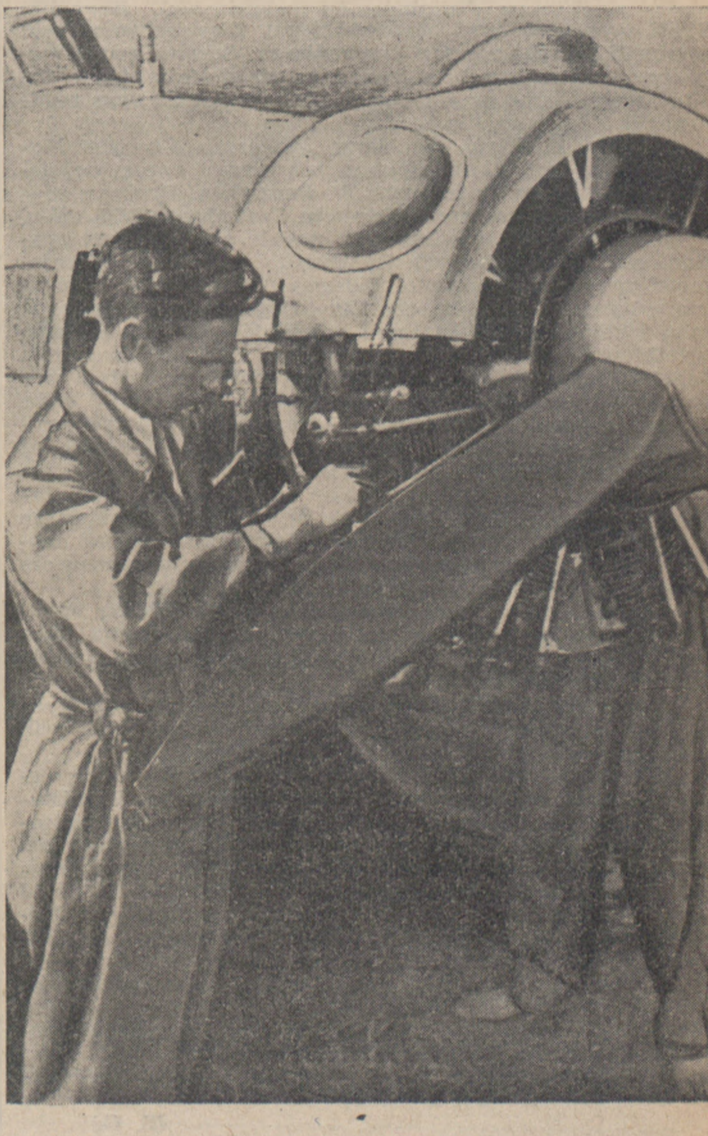
Po 10 sekundach nad każdym otwiera się kopuła spadochronu. Łodzianie mocno oklaskują spadochroniarzy. W liczbie 10-ciu skaczą młodzi instruktorzy sportu spadochronowego — łodzianie; były pracownik Zakładów Wytwórczych Aparatury Niskiego Napięcia — Henryk Jóźwiak, elektryk Stefan Furmaniak, syn tkaczki Frett oraz inni.



Niemilknące oklaski są wyrazem serdecznego podziękowania skoczkom i wszystkim pilotom Ligi Lotniczej za wspaniałe pokazy świadczące o świetnym wyszkoleniu, jakie młodzież robotnicza i chłopska otrzymuje w Lidze Lotniczej.

— Tatuś, dokąd ty idziesz, przecież tam nie wolno! Uspokuj się Franku, jestem przodownikiem pracy mam dla nas bilet na przelot samolotem — Tatusiu, jak urosnę — czy pozwolisz mi być pilotem? — Oczywiście Franku, w Polsce Ludowej syn robotnika ma wszędzie dostęp — Wspaniale, tatusiu, jak urosnę będę przodownikiem, a po pracy będę się uczył latać.

BERNARD GRABOWSKI



XX WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY MODELI LĄTAJĄCYCH W SILIKATNAJA

Niedawno zakończyły się XX wszechzwiązkowe zawody modeli latających w ZSRR. Modelarze, młodzi konstruktorzy ZSRR zademonstrowali wysoki poziom techniczny i śmiałą myśl konstruktorską w budowie modeli latających.

Modele często przelatywały ogromnej odległości — setki kilometrów. W pogodne wieczory, przed zachodem słońca można było widzieć modele redukcyjne radzieckich samolotów „Po-2“, „Ja-3“, „Ja-6“ lub „Jak-12“. Niektóre z nich rozbiły w powietrzu pętlę, skręty, a następnie spiralą zniżały się do ziemi, lądując na miejscu startu. Odnosiło się wrażenie, że w kabinie modelu siedzi pilot.

Precyzją wykonania wyróżniały się modele kierowane przy pomocy fal radiowych. Modelarze z Ałma-Aty, Nowosybirska i Moskwy demonstrowali umiejętności kierowania lotami tego typu modeli.

W okresie zawodów otwarto bogato wyposażoną wystawę modelarstwa lotniczego: dziesiątki wzorowo wykonanych modeli pozwoliły zaznajomić się zwiedzającym ze zdolnościami, umiejętnościami i pracą modelarzy lotniczych wszystkich zakątków Związku Radzieckiego.

Na XX wszechzwiązkowych zawodach modeli latających 77 zespołów walczyło o przechodnie proporce Lotnictwa Wojskowego ZSRR oraz Centralnego Komitetu DOSAW-u.

Trzydniowe zawzięte współzawodnictwo sportowe przyniosło zwycięstwo drużynie Azerbejdżańskiej Republiki ZSRR oraz Obwodowi Moskiewskiemu. Zwycięstwo zespołu azerbejdżańskiego nie jest przypadkowe. Szkolne grupy modelarzy azerbejdżańskich posiadają świetny kolektyw instruktorski, który uczy i pomaga przy prawidłowym regulowaniu i zapuszczaniu modeli.

Zgrany kolektyw modelarzy lotniczych Obwodu Moskiewskiego w dużym stopniu zawdzięcza swoje zwycięstwo świetnej pracy kapitana P. Smirnowa. Drużyna zdobyła przechodni proporzec Komitetu Centralnego DOSAW-u.

Wysoką klasę przedstawiały modele z silniczkami spalinowymi, najlepszymi w tej chwili na świecie. Jeszcze przed zawodami modelarze Moskwy: Pietuchow i Lubuszkin osiągnęli wspaniałe rezultaty (długotrwałość 5 godz. 10 min. i odległość 360 km oraz wysokość 4 640 m). Świetne wyniki uzyskał na zawodach modelarz z Charkowa Leonid Lipiński. Jego model z silniczkiem spalinowym (typ modelu — latające skrzydło), utrzymał się w powietrzu 3 godz. 31 min., osiągnąwszy w tym czasie wysokość 3 650 m i przelatując 100 km. Wszystkie te trzy osiągnięcia są lepsze od oficjalnych rekordów światowych.

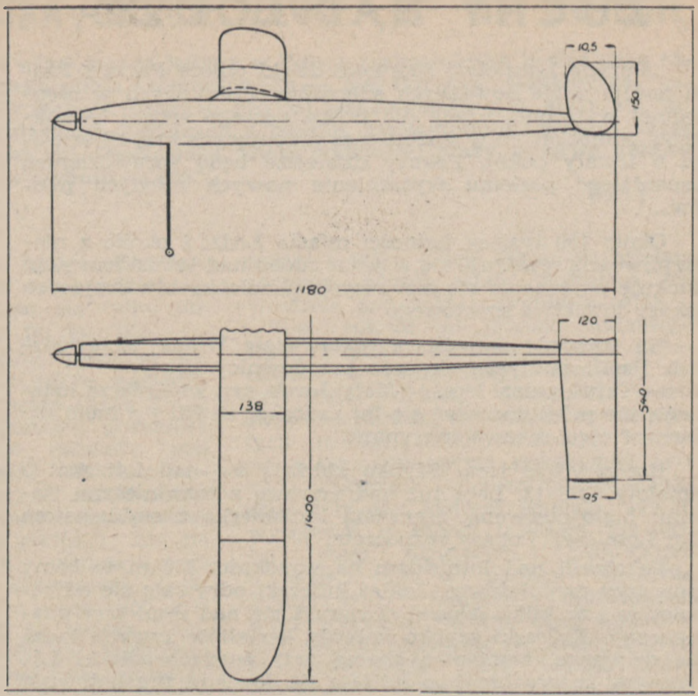
Lipiński już od dawna pracuje nad modelami typu „latające skrzydło“. Na zawodach w br. uczennica Lipińskiego Zinaida Firsiuk zajęła pierwsze miejsce w kategorii modeli z silnikami odrzutowymi i ustaliła nowy wszechzwiązkowy rekord (lot modelu trwał 4 min. 37,2 sek).

Dobrze leciał model wodnopłata z silniczkiem spalinowym, zbudowany przez modelarza E. Kuczerowa. Model lądował po przelocie 125 km od miejsca startu. Jest to nowy rekord świata.

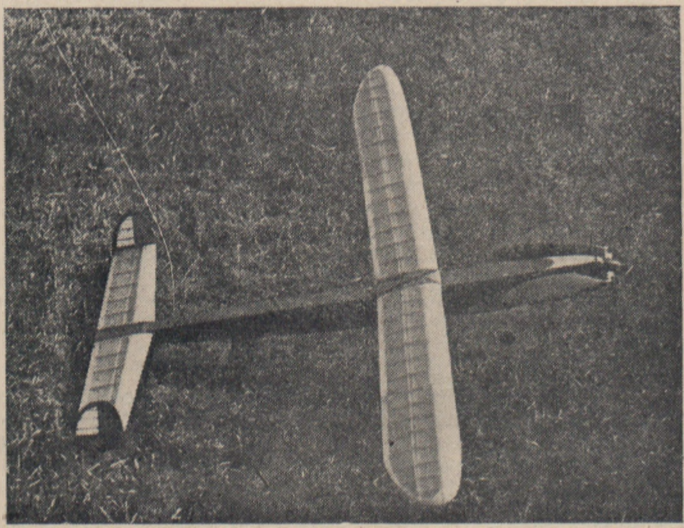
Na wszechzwiązkowych zawodach modeli latających w 1951 r. uczestniczyło 400 modelarzy, którzy startowali z około 700 najróżniejszych typów modelami.

Na zawodach 13 razy przewyższano rekordy międzynarodowe oraz 36 razy rekordy wszechzwiązkowe. Przedstawiciele małego lotnictwa ZSRR jeszcze raz zademonstrowali wysoką klasę sportową. 18-tu najlepszym modelarzom przyznano zaszczytne tytuły mistrzów ZSRR modelarstwa lotniczego 1951 r., według różnych kategorii modeli. Wśród nich znajdują się: L. Lipiński (Charków), B. Kumanin (Moskwa), bracia Michał i Włodzimierz Wasilczenko, A. Czupikow (obw. Ostrowski), J. Iwanow (Leningrad), J. Zacharow (obw. Nowosybirski), G. Gasonow (Azerbejdżańska Rep. Radziecka), B. Martynow (obw. Moskiewski), który otrzymał ten zaszczytny tytuł po raz 4-ty. Przechodnią nagrodę im. A. S. Popowa otrzymał modelarz moskiewski J. Sokołow, a nagrodę im. A. F. Możajskiego — modelarz A. Samojłow (również z Moskwy).

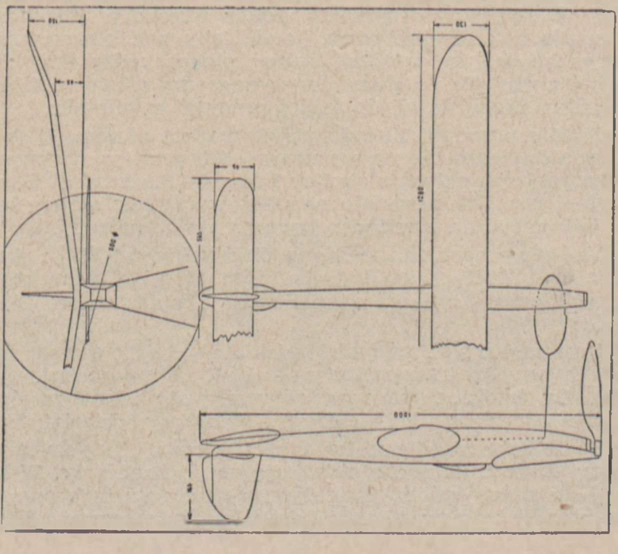
(B. G.)



Gumówka W. Nasonowa
(rys. powyżej i zdjęcie niżej)



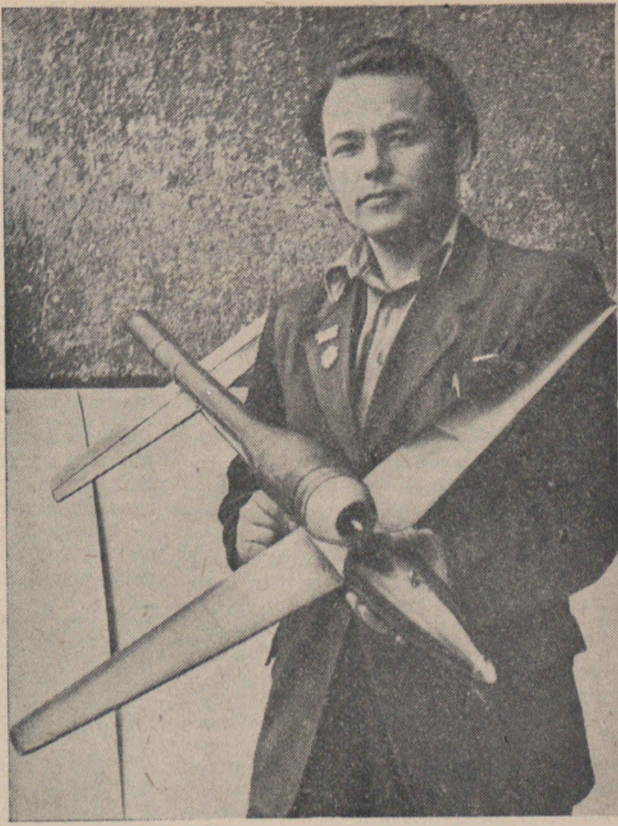
Wodnopłat Uvege'sa
(na dole)



CIEKAWE KONSTRUKCJE Z MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Celem zapoznania naszych czytelników-modelarzy z ciekawszymi konstrukcjami II międzynarodowych zawodów modelarskich podajemy zestawienie techniczne kilku modeli. Przegląd modeli rozpoczęty w niniejszym numerze będziemy kontynuować również w numerach następnych.

Red.

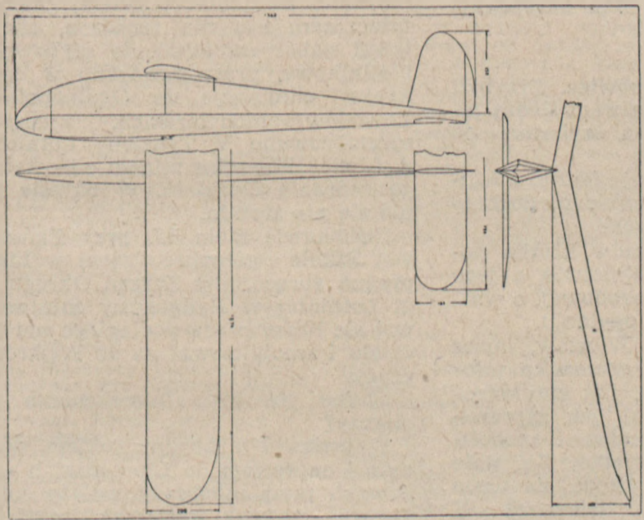


Michał Wasilczenko

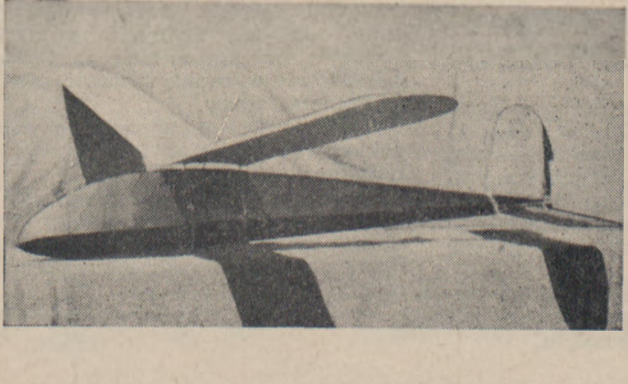
Pierwszym z opisywanych modeli jest gumówka Wasyla Nasonowa będąca klasycznym przykładem konstrukcji modeli z napędem gumowym w ZSRR. Dane modelu: rozpiętość 1 440 mm, wydłużenie 12, powierzchnia płata 19 dcm². Profil skrzydeł — własny. Rozpiętość statecznika poziomego 630 mm, powierzchnia statecznika poziomego 7,5 dcm², długość modelu 1 155 mm, maksymalny przekrój kadłuba 0,65 dcm², ciężar gumy napędowej 135 g, ciężar śmigła 55 g, średnica śmigła 525 mm, ciężar całkowity modelu 350 g, obciążenie jednostkowe 13,4 g/dcm². Model posiada śmigło składane oraz chowane podwozie.

Wśród modeli wodnopłatów z napędem gumowym wyróżniał się oryginalnością konstrukcji model Ioana Uvegésa (Rumunia). Model ten ma składane pływaki i wykonywał bardzo dobre starty. Rozpiętość 1 280 mm, wydłużenie 9,9, powierzchnia płata 14,9 dcm², rozpiętość statecznika poziomego 565 mm, powierzchnia statecznika poziomego 4,9 dcm², długość modelu 985 mm, długość kadłuba 895 mm, maksymalny przekrój kadłuba 0,46 dcm². Ciężar gumy napędowej 75,5 g, ciężar śmigła 50 g, średnica śmigła 500 mm, ciężar własny modelu 225 g, ciężar całkowity modelu 305 g, obciążenie jednostkowe 14,7 g/dcm².

Pierwsze miejsce w kategorii modeli szybowców zdobyła konstrukcja Stefana Purice (Rumunia). Model ten podajemy na tej stronie w szkicu ogólnym i na fotografii. Rozpiętość 1 970 mm, wydłużenie 9,8, powierzchnia płata 38,1 dcm², profil skrzydeł typu „Budai“, rozpiętość statecznika poziomego 712 mm, powierzchnia statecznika poziomego 11 dcm², długość modelu 1 360 mm, maksymalny przekrój kadłuba 0,64 dcm². Ciężar całkowity modelu 700 g, obciążenie jednostkowe 14,25 g/dcm².



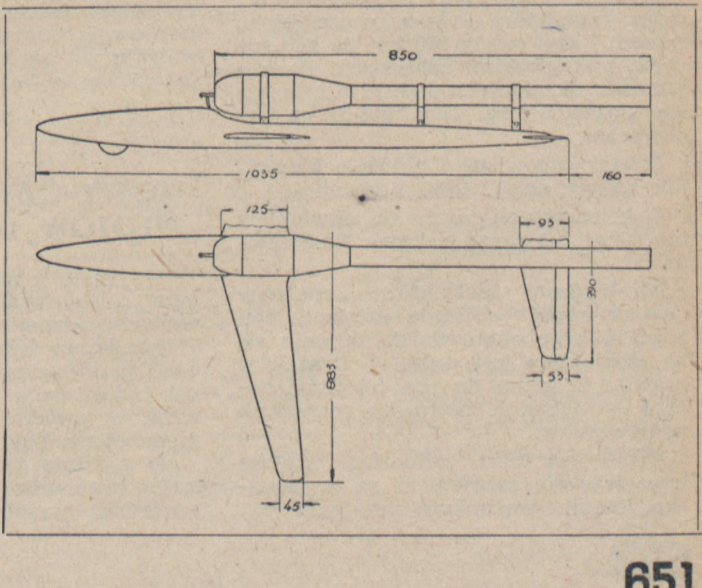
Szybowiec Stefana Purice
(rys. u góry zdjęcie na dole)



Michał Wasilczenko, znany rekordzista modelarski, demonstrował na zawodach między innymi model odrzutowca na uwięzi. Oto jego dane: rozpiętość skrzydeł 883 mm, wydłużenie 10,3, powierzchnia płata 7,95 dcm², profil — własny (cienki symetryczny), rozpiętość statecznika poziomego 390 mm, powierzchnia statecznika poziomego 2,77 dcm², długość modelu 1 195 mm, długość kadłuba 1 035 mm. Silnik własny „MW-4“ o ciągu statecznym 3 kG, maksymalny przekrój kadłuba 0,97 dcm², ciężar własny 1 700 g, ciężar całkowity 2 000 g, obciążenie jednostkowe 194,5 g/dcm².

(pe)

Odrzutowiec na uwięzi M. Wasilczenko



KORESPONDENCI • SIMU donoszą

PILOCI I MODELARZE KIELECCY POPULARYZUJĄ LOTNICTWO

Trzynasto osobowa ekipa pilotów i modelarzy kieleckich wyruszyła podczas trwania V Tygodnia Lotnictwa w teren, organizując w małych miasteczkach i wsiach imprezy i pokazy lotnicze.

Osiem dni byliśmy w terenie, odwiedzając ośrodki robotnicze, wsie i PGR-y. Przebyliśmy 800 km, daliśmy 30 godzin pokazów, gromadząc na nich 20 000 widzów. — Oto nasza praca podjęta i wykonana na cześć III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie.

Trudno jest krótko opisać wszystkie miejscowości, w których odbywały się pokazy i ludzi, którzy niejednokrotnie po raz pierwszy zetknęli się z lotnictwem i serdecznie nas u siebie przyjmowali. — Dlatego też opowiem Wam, Mili Czytelnicy o jednym naszym pokazie, który odbył się w PGR-rze, w powiecie sandomierskim, we wsi Włostów.

Już od południa, w słoneczną sierpniową niedzielę zbierały się na łące tłumy mieszkańców Włostowa i okolicznych wiosek, czekając na rozpoczęcie zapowiedzianych pokazów lotniczych.

O godzinie 16-tej na łąkę wjeżdża mały samochód ciągnący szybowiec na wózku. Z samochodu zeskakują chłopcy w niebieskich kombinezonach Chwilę coś pomajstrowali i nagle rozlega się donośny ryk silniczka odrzutowego, oznajmiając całej okolicy o przybyciu naszej ekipy. Krótkie przygotowania, szybki montaż szybowca i rozpoczynają się pokazy.

Wokół łąki 2 500 osób z wielkim zainteresowaniem śledzi pokazy modelarzy. Startują modele najmłodszego członka naszej ekipy Staszka Mechanika.

Nad łąką krąży model „Żaka", po nim startuje „Smyk", a następnie modele wyczynowe.

Uwaga! — Ryk silnika odrzutowego budzi w pierwszej chwili przestrach wśród publiczności...

Model odrzutowca „pilotowany" przez instruktora Pelę z przeraźliwym rykiem i szybkością 150 km na godzinę pędzi nad głowami zebranych. Po kilkunastu okrążeniach ląduje. Rozlegają się głośne brawa. Nasi goście są zachwyceni.

Pokazy zapowiada i objaśnia kierownik naszej ekipy, tow. Borcuch.

Z kolei przechodzimy do chwiejnicy otoczonej już przez ciekawy tłum młodzieży.

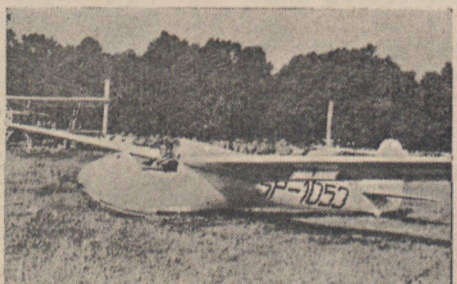
Niestrudzony instruktor, popularny „wujek kopeć" objaśnia działanie sterów. Kolejka chętnych do bujania się na chwiejnicy jest duża. — Drążek w prawo... Z lekka do przodu, teraz dobrze — instruuje instruktor przyszłych szybowników.

Pytań jest dużo. Młodzież wiejska interesuje się szkoleniem na szybowisku, lotami i warunkami przyjęcia.

Jako następny punkt naszej imprezy odbywają się pokazy spadochronowe i szybowcowe. Wprawdzie nikt nie skacze ze spadochronem z samolotu z wysokości kilkuset metrów, pokazy odbywają się na ziemi, ale cieszą się one dużym zainteresowaniem.

Startuje szybowiec wyciągany na linach gumowych. W naciąganiu lin pomagają miejscowi chłopcy.

Pierwszy leci „Kubuś" Jamróz, najmłodszy pilot z kieleckiego aeroklubu. Koledzy śmieją się, że „Kubuś" musi brać do „Komara" pięć koców, co wcale jednak nie przeszkadza mu w uzyskiwaniu warunków do czwartego stopnia wyszkolenia szybowcowego.



Jeden z pilotów krakowskiego Aeroklubu LL startuje do lotu akrobacyjnego.

Nad łąką krąży szybowiec. Przybyli na pokazy chłopi z podziwem śledzą jego lot. Niektórzy widzą szybowce po raz pierwszy w życiu.

Po szybowcach startuje balon, z którego wysypują się maleńkie spadochroniki — desant modelarski.

Na zakończenie pokazów krótka pogadanka o ludowym lotnictwie, o jego służbie w gospodarce narodowej, o walce ze szkodnikami i o opylaniu.

Kiedy opuszczamy Włostów, nasz samochód odprowadza gromadka młodzieży. Padają pytania, jak zorganizować koło Ligi Lotniczej, jak zaprenumerować SiM i jak budować modele. Odpowiadamy na wszystko. Za wsią samochód zwiększa szybkość. Za nami powiewają chusteczki dziewcząt. W zbliżającym się mroku giną ostatnie zabudowania Włostowa.

Sergiusz Musiatowicz

NOWY CZYN SPOŁECZNY PILOTÓW LIGI LOTNICZEJ

W jednej z miejscowości pod Krosnem zachorowało ciężko w dniu 11 września siedmiomiesięczne niemowlę.

Miejscowy lekarz stwierdził konieczność przewiezienia dziecka do Krakowa i dokonania natychmiastowej operacji, w przeciwnym wypadku groziła niemowlęciu śmierć.

O godzinie 16.05 powiadomiono lotnisko krakowskiego Aeroklubu o konieczności przysłania samolotu.

Samolot pilotowany przez pilota Woźnego wystartował o godzinie 16.20, a o godzinie 17.45 chore niemowlę zostało przewiezione do Krakowa, gdzie w miejscowym szpitalu dokonano operacji. Dziecko zostało uratowane.

Czyn pilotów Ligi Lotniczej, którzy uratowali życie młodego obywatela, jest wyrazem ich stałej gotowości do służby dla dobra społeczeństwa i pokoju.

Podczas, gdy lotnictwo amerykańskie bombarduje miasta i wsie Korei, niesie śmierć i zniszczenie — pokojowe lotnictwo polskie niesie nieustanną pomoc swoim obywatelom, walczy ze szkodnikami pól i lasów, stoi na straży granic Polski.

(S. W.).

ŹLE SIĘ DZIEJE W LIPNIE

W Lipnie jest Zarząd Oddziału LL, jest także koło LL przy szkole Ogólnokształcącej i jest wiele młodzieży pragnącej szczerze pracować w Lidze Lotniczej, lecz młodzieżą nie ma się kto zająć.

Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Lipnie nie przejawia żadnej działalności. Można by pomyśleć, że w ogóle nie istnieje. Ostatnie zebranie wyborcze odbyło się w marcu br. Obecny na nim delegat Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Bydgoszczy zapewnił, że Lipno otrzyma w najbliższych dniach własną modelarnię. Niestety, te najbliższe dni zamieniły się w dość długie miesiące.

Na pamiętnym zebraniu dużo także mówiono na temat przyszłej pracy, a tymczasem nic nie zrobiono, chociaż trwał nabór na szkolenie szybowcowe i silnikowe, przeprowadzano w całym kraju eliminacje do Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich, uroczyście zorganizowano V Tydzień Lotnictwa. A Lipno? Pół roku minęło od ostatniego zebrania Oddziału. W okresie tym nic się nie zrobiło.

Członkowie Koła LL przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej w Lipnie pragną gorąco, aby Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Bydgoszczy zainteresował się bliżej pracą podległego mu Oddziału i zmobilizował go do konkretnej pracy.

Chyba pół roku bumelowania wystarczy?

W związku z nowym rokiem szkolnym i napływem do Lipnieńskich szkół nowych rzesz młodzieży, należy zorganizować masowy werbunek młodzieży do Kół LL, zorganizować nowe Koła. Młodzież garnie się do lotnictwa, chce o nim dowiedzieć się jak najwięcej. Wielu chętnych jest do pracy w modelarni, którą należy otworzyć.

Zarząd Okręgu winien dotrzymać danej obietnicy. Trzeba także zorganizować w naszym mieście szkolenie ogólno-lotnicze, zaaktywizować młodzież w lotniczej pracy.

Tymi sprawami winien się zająć i pokierować Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej.

Bezwzględnie musi on przystąpić do pracy, której jest bardzo dużo. Nie wolno czekać. Natychmiast zerwać z bumelanctwem i zakasać rękawy do roboty!

Jerzy Żurański
Lipno



Kol. Ryszard Traczyk z Nowych Kiztk. Wykonajcie profil skrzydeł ściśle według planu. Lotki są ruchome. Zastanówcie się sami, jak je zamocować — to bardzo proste.

Kol. Leszek Pituch z Zabrza. Jesteśmy wstrząśnięci Waszym brakiem spostrzegawczości. Odpowiedź dla Was zamieściliśmy dość dawno (w 35 numerze SiM-u) i wyjaśniliśmy Wam co macie robić. Gdy będziecie pewni, że zdacie egzamin, złóżcie podanie o przyjęcie Was na szkolenie.

Kol. Marian Dankowski z Raciążka. Planów nie wysyłamy. Przeczytajcie jedną z broszurek propagandowych. („Zostań pilotem silnikowym — cena 60 gr; „Zostań pilotem szybowcowym — cena 60 gr; lub „Uczmy się Latać" — cena 1,20 zł). Są one do nabycia w każdym kiosku z gazetami oraz w księgarniach „Domu Książki". Znajdziecie tam wyczerpujące informacje odnośnie szkolenia lotniczego.

Kol. Augustyn Kobal. — Szopienice. W sprawie modelarni zwróćcie się do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Katowicach ul. Młyńska 22.

Kol. Edward Wąsik. — Kraków. Trudno — musicie się poddać operacji. Podanie o przyjęcie na szkolenie złożycie w przyszłym roku.

Kol. Maria... (brak nazwiska) z Podlesia. „SiM" możecie zaprenumerować w P. P. K. „RUCH" wpłacając w Urzędzie Pocztowym lub listonoszowi 2,40 zł za prenumeratę miesięczną, 6,60 zł kwartalną, 12,60 zł za półroczną lub 24 zł za roczną na konto PKO-I-15 678 na adres: P.P.K. „RUCH" — Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 16a. Prenumerata „Skrzydlatej" kosztuje: 2,70 zł kwartalnie, 4,50 zł półrocznie i 8,40 zł rocznie. Wpłacić należy na konto „RUCHU" PKO-I-15679. Książkę, o którą pytacie możecie nabyć w „Domu Książki" zamawiając ją listownie. Adresy księgarni podawaliśmy w 26 numerze SiM-u z b.r. w Poczcie Lotniczej.

Kol. Wincenty Uszalewski z Piotrkowa. Nie należy przysyłać znaczków pocztowych na odpowiedź. Adresy szkół techniczno-lotniczych podawaliśmy w 12, 13 i 16 numerze SiM-u.

„Członka LL DD" prosimy o podanie nazwiska. Na anonimy nie odpowiadamy.

Kol. Jerzy Makarewicz — Wiliny. Nie możemy Wam niczego doradzić. Decyzja zależy od Was samego.

Kol. Franciszek Kieszek. Radzimy przeczytać książkę P. Elszteina pt. „Szkoła Małego Lotnictwa", którą można nabyć w każdej księgarni. Możecie ją zamówić listownie. Adresy księgarni wysyłkowych „Domu Książki" zamieszczaliśmy w PL w 26 numerze SiM-u. Ponadto w roczniku SiM-u z 1950 r. znajdziecie cykl artykułów pt. „Modele szybkościowe". Rocznik ten możecie nabyć w redakcji w cenie 27.90 zł

Nie wiemy, czy zastanawialiście się kiedyś, drodzy Czytelnicy, czego wyrazem jest rosnąca stale ilość listów do „Poczty Lotniczej"? Fakt ten należy przypisać nie tylko rosnącemu nakładowi SiM-u, nie tylko coraz większej poczytności naszego pisma, lecz przede wszystkim rosnącemu zaufaniu Czytelników do swego własnego lotniczego, młodzieżowego tygodnika. Wyrazem tego jest chociażby list **kol. A. R.** z Wałbrzycha (nazwisko znane redakcji). Przeczytajmy, co pisze jedna z naszych Korespondentek.

„Moim najgorętszym pragnieniem jest wstąpić do OSL. Mogłam iść już w tym roku. Postarałam się już o wszystkie potrzebne dokumenty. (Zarząd LL w Wałbrzychu był mi we wszystkim pomocny). Jednak w ostatniej chwili zrezygnowałam. Spostrzegłam u siebie wiele wad i niedociągnięć. Wiem, że człowiek pragnący zostać lotnikiem musi mieć prawy charakter i silną wolę. Muszę własną pracą i poświęceniem zdobyć to, co jest jedynym celem mego życia. Muszę czuć się godną przestąpienia progu Szkoły Lotniczej.

Długo zastanawiałam się nad tym, co właściwie ciągnie mnie do lotnictwa. Czy sama chęć latania? — Nie. Pociąga mnie wszystko razem: niebo, ogrom odpowiedzialności, nauka, praca i rygor, życie zbiorowe i ciągła walka o lepsze wyniki wyszkolenia, a wszystko to dla dobra naszej Ludowej Ojczyzny. Uważam, że z pracy tylko wtedy jest korzyść kiedy wykonywana jest z chęcią i poświęceniem i nie dla siebie, lecz dla dobra ogółu. Ja pragnę tego, żeby moja praca była pełnowartościowa.

Chcę pozostać w Wałbrzychu do wiosny. W tym czasie będę uczęszczać do modelarni i pogłębiać wiadomości o lotnictwie. Będę pracować w LL i ZMP i uprawiać sport. Już wczesną wiosną pragnę dostać się na kurs silnikowy i spadochronowy".

Te proste słowa przytoczonego listu są pełne głębokiej treści. Słusznie Koleżanko Alino. Pracujcie nad sobą usilnie nie poprzestając nigdy na tym co dotychczas osiągnęliście. Pamiętajcie o słowach wypowiedzianych przez Marszałka Rokossowskiego — „Realizując zadania, stawiane przed Wami przez Ligę Lotniczą, podnosząc swoją świadomość polityczną — razem z klasą robotniczą walczcie o pokojowe jutro naszej Ojczyzny, wzmacniajcie jej obronność i mnóżcie wkład w dzieło utrwalenia pokoju na całym świecie".

Kol. Wala B. z Olsztyna (nazwisko znane redakcji). Pewne nieznaczne odchylenia od górnej granicy wieku są w niektórych wypadkach tolerowane przez komisję kwalifikującą na szkolenie. Nie rozpaczajcie. Podnoście nadal poziom swych wiadomości o lotnictwie i pracujcie aktywnie w kole ZMP i LL. Na przyszły rok składajcie papiery.

Kol. Halina Malik z Opola ma poważne zmartwienie z uzyskaniem 6-tygodniowego urlopu, w którym to czasie chciałaby ukończyć kurs pilotażu silnikowego. Wprawdzie przysługuje jej 4-tygodniowy urlop, ale instytucja, w której pracuje (Zarząd Pow. ZMP) nie zgadza się na przedłużenie urlopu o 2 tygodnie.

Nie rozumiemy stanowiska Zarz. Pow. ZMP w Opolu. Czyżby nie doceniał on znaczenia rozwoju tężyzny fizycznej młodzieży. A przecież Rząd Polski Ludowej szczególną troską otacza wszystkie gałęzie sportu, przeznaczając znaczne sumy na jego umasowienie

A więc, Koleżanko, radzimy zwrócić się do Pow. Komitetu Kultury Fizycznej, za pośrednictwem, którego możecie otrzymać urlop sportowy, co pozwoli Wam bez przeszkód ukończyć kurs pilotażu silnikowego w Lidze Lotniczej.

Kol. Leokadia Gwidula z **Gdańska** pisze, że pragnie zostać lotnikiem, ale „chce pójść do takiej szkoły, z której po 6 tygodniach nie musiałaby wracać". Koleżanko, takich szkół niestety nie ma. Najpierw należy przejść kolejne etapy wyszkolenia lotniczego, a mianowicie kurs pilotażu szybowcowego i silnikowego, a dopiero po tym, jeżeli będziecie wykazywać się dobrymi postępami w nauce możecie iść do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kandydat na szkolenie szybowcowe musi mieć ukończone 16 lat życia: 7 klas szkoły podstawowej, natomiast na szkolenie w pilotażu silnikowym — 18 lat i 9 klas.

A więc, Koleżanko, jesteście za młoda. Musicie jeszcze rok poczekać, pracując aktywnie w szkole Ligi Lotniczej i uzupełniając swoje wykształcenie.

Liga Lotnicza pragnąc ułatwić młodzieży dostęp do lotnictwa organizuje kurs w okresie letnim, tak, że w żadnym wypadku nie przeszkadzają one w nauce, ani też w pracy, gdyż w okresie trwania kursu możecie otrzymać z pracy urlop.

Nie przerażajcie się koleżanko, że ukończenie kursów lotniczych będzie sprawiać Wam trudności. Przy dobrych chęciach pokonacie je i wylądujecie w OSL-u. **Sar.**

Kol. Kuwlicz Tadeusz — Chojnice. Egzaminy wstępne na uczelnię, o które pytacie odbyły się kilka tygodni temu. Przyjmowani są tylko kandydaci wytypowani przez dowództwa jednostek wojskowych. Dziękujemy za miły list.

Kol. Stanisław Wylęgły — Czyrska Wola. Radzimy Wam przeczytać zamieszczony w 30 numerze SiM-u z br. reportaż Wiktora Styburskiego pt. „W technikum mechaniczno-lotniczym" gdzie znajdziecie wyczerpujące informacje. Egzaminy już się odbyły.

Kol. Stanisław Waszak — Koszalin. Nadesłanego przez Was materiału nie wykorzystamy. Przysłaliście go zbyt późno tak, że stracił aktualność. O współpracy Ligi Lotniczej, Ligi Przyjaciół Żołnierza i Ligi Morskiej na waszym terenie napiszcie szerzej. Chętnie wydrukujemy.

R.

ODPOWIEDZI ADMINISTRACJI

Zwiefka Bogdan z Tczewa i Uszalewski Michał z Piotrkowa Tryb. W związku z trwającym remanentem w naszych magazynach nie jesteśmy w stanie przesłać Wam na razie zamówionego rocznika. Po upływie około 3 tygodni wyślemy zamówiony rocznik na Wasz adres.

Obitko Janusz z Sandomierza. Rocznik SiM-u z 1948 r. możecie otrzymać po uprzednim wpłaceniu kwoty 23,40 zł. na konto P.K.O. I-19795/113 Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych.

Złotko Roman z Starzowa. Sprawą prenumeraty naszych czasopism zajmuje się P. P. K. „RUCH" Warszawa, ul. Srebrna 12. Zamówienie na prenumeratę należy wpłacać czekami na konto P.K.O. I-157 78 na adres: P.P.K. „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Cena prenumeraty: miesięcznie 2,40 zł, kwartalnie — 6,60 zł, półrocznie — 12,60 zł. rocznie 24.00 zł. Wpłaty należy dokonać do 15-go każdego miesiąca na miesiąc następny.

Zamorski Józef z Jazienic. Roczniki i pojedyncze numery „Skrzydlatej Polski" z lat ubiegłych można nabyć w Redakcji Czasopism Lotniczych — Warszawa, ul. Ogrodowa 65, po uprzednim wpłaceniu należności, na konto PKO I-19795/113 Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych. Cenę roczników i pojedyńczych egzemplarzy znajdziecie w 30-tym numerze SiM-u.

Fijałkowski Bernard z Huty Borowskiej. W sprawie Waszej interweniujemy w PPK „RUCH". Prosimy o podanie nam numeru konta, na jakie wpłaciliście kwotę za SiM-y.

Struzik Benedykt z Zduńskiej Woli. Roczniki SiM-u z lat ubiegłych należy zamawiać w Redakcji Czasopism Lotniczych Warszawa, ul. Ogrodowa 65, wpłacając uprzednio należność na konto PKO I-19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych. Cenę za roczniki z lat ubiegłych podaliśmy w 30-tym numerze SiM-u.

Bełigo Ryszard z Skarżyska. Za zaliczeniem roczników nie wysyłamy. Rocznik SiM-u z lat ubiegłych należy zamawiać w Redakcji Czasopism Lotniczych, Warszawa, ul. Ogrodowa 65, wpłacając uprzednio należność na konto P.K.O. I-19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych. Cenę roczników podaliśmy w 30-tym numerze SiM-u.

Modelarze i Czytelnicy SiM-u z Kutna. Prosimy o bliższe poinformowanie nas, z którego roku mamy Wam wysłać poszczególne numery SiM-u, po uprzednim wpłaceniu należności na konto P.K.O. — I-19795/113 Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych. Cenę pojedyńczych egz. podaliśmy w 30-tym numerze SiM-u.

Bączyk Michał z Zgierza. Wymienionych przez Was numerów chwilowo brak. Doślemy je za 3 tygodnie.

H. Z.

UWAGA PRENUMERATORZY!

Zawiadamiamy Was, że począwszy od m-ca września br. urzędy pocztowe oraz listonosze wiejscy i miejscy przyjmują wpłaty na prenumeratę w terminie do dnia 15-go każdego miesiąca na miesiąc następny i okresy dalsze.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

PIERWSZE TRZY DIAMENTY WE FRANCJI

Francuski pilot szybowcowy Gerard Pierre zdobył trzeci z kolei diament do złotej odznaki, przelatując odległość 510 km z Pont-Saint-Vincent koło Nancy w okolice miejscowości Rodez. Poprzednie dwa diamenty Pierre uzyskał wykonując przelot docelowy 320 km i przewyższenie 6 000 m.

Pierre jest pierwszym we Francji, a drugim na świecie posiadaczem złotej odznaki pilota szybowcowego z trzema diamentami (po raz pierwszy na świecie odznakę tę uzyskał Polak — Tadeusz Góra).

Inny pilot francuski Eric Nessler zdobył drugi diament do złotej „D", wykonując przewyższenie 5 700 m.

Przypominamy, że oprócz Góry — posiadacza złotej „D" z trzema diamentami, **mamy w Polsce już 11-tu pilotów szybowcowych, którzy uzyskali po dwa diamenty do złotej odznaki.**

Z ZAWODÓW MODELARSKICH W PARYŻU

W międzynarodowych zawodach modeli z napędem silnikowym, jakie odbyły się w Paryżu, zwyciężyli modelarze szwajcarscy — zarówno w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej.

W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Gerhard Schmid. Ogólny czas poszczególnych lotów jego modelu wyniósł 600,4 sekundy. Drugim był również Szwajcar Heinz Läuchli — 545,8 sek. Trzecie miejsce zajął Francuz Guyot — 488,9 sek.

W klasyfikacji drużynowej drugie miejsce za ekipą Szwajcarii zajęła drużyna francuska, trzecie — belgijska.



Śmigłowiec znajduje coraz szersze zastosowanie w służbie gospodarki państwowej. Dzięki specjalnym właściwościom lotnym (pionowy start i lądowanie), przy pomocy śmigłowców można o wiele sprawniej opylać lasy i ogromne sady, można wylądować w każdym terenie, aby nieść pomoc rozbitkom. Ostatnio inż. Mill opracował w ZSRR model śmigłowca będący wykorzystaniem genialnych prac akademika Jurjewa, który jako pierwszy na świecie podał zasady działania śmigłowców i zbudował prototyp.

Na zdjęciu powyżej: śmigłowiec Milla podczas pokazów w Dniu Lotnictwa w Tuszyno pod Moskwą.

TRZECIE WYDANIE

„OPOWIEŚCI O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU"

Klasyczna już, znakomita powieść o sławnym lotniku radzieckim Aleksandrze Mariesjewie — Borysa Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku" ukazała się w trzecim wydaniu nakładem „Książki i Wiedzy" (str. 307, cena 5,40 zł).

LOGOGRYF LOTNICZY

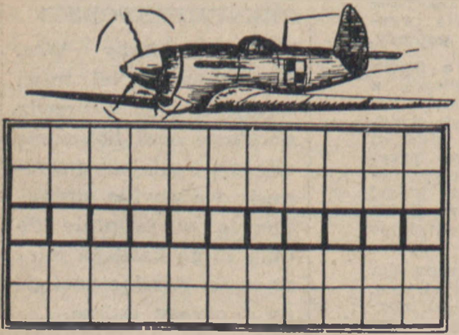
opracował Albin Gańko — Suwałki

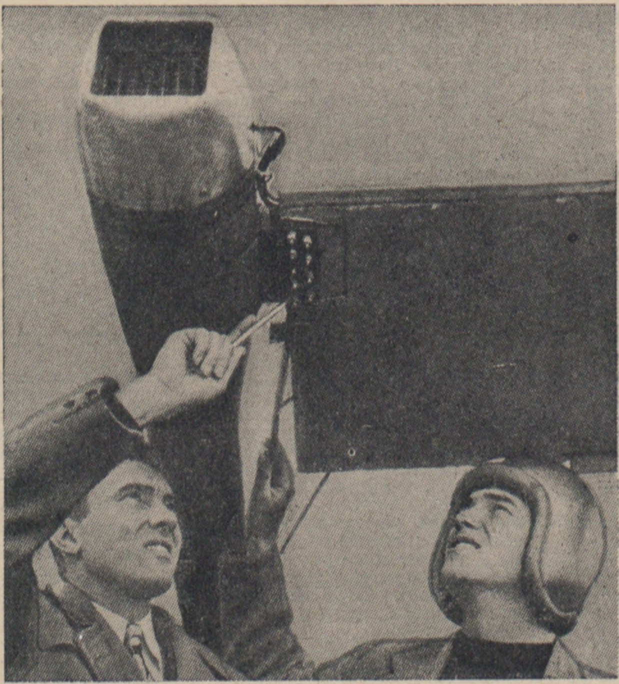
Do podanej figury wpisać 11 wyrazów pięcioliterowych. Rząd środkowy daje rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1. Latarnia lotniskowa,
2. Odcinki, z których składa się trasa przelotu długodystansowego,
3. Samolot szkolno-akrobacyjny konstrukcji zespołu konstr. LWD,
4. Śmigło służące do otrzymania siły nośnej śmigłowca,
5. Rodzaj oblodzenia samolotu,
6. Największa osiągalna przez samolot wysokość,
7. Bohater najstarszej legendy lotniczej,
8. Miasto w ZSRR, leżące na trasie sławnego lotu Orlińskiego do Tokio,
9. Szybowiec akrobacyjny konstrukcji A. Kocjana,
10. Nazwisko autora książki lotniczej „Nad Czarnym Morzem",
11. Dawna nazwa balonu.

Za prawidłowe rozwiązanie logogryfu nadesłane do redakcji do dnia 15 października br. zostaną wylosowane nagrody książkowe.





CO TO JEST?

Oprócz śmigłowców, których wirniki napędzane są przy pomocy silnika spalinowego istnieją również śmigłowce odrzutowe. Śmigłowiec taki posiada normalny wirnik (względnie wirniki) w którym na końcach łopatek zamocowano niewielkie silniczki strumieniowo-przelotowe. Doprowadzenie paliwa znajduje się w łopatkach wirnika.

Zdjęcie obok przedstawia silnik zamocowany na końcu łopatki wirnika.

NASZA OKŁADKA:

Z 16 OZML—Zwycięzca w kategorii modeli redukcyjno-latających Ryszard Kiesewetter z modelem samolotu Jak-12

Foto Koszewski-LL

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres:

Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48, 7-36-01, 8-76-65.

Nr Zam 2367 2 — B — 42003

(Foto Koszewski — LL)